

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

L'ÉCONOMIE CHARBONNIÈRE DE LA FRANCE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le mardi 23 mai 1933, à 2 heures

PAR

Robert-Jean LAFITTE-LAPLACE

Président : M. OUALID, professeur

Suffragants : { M. PIROU, professeur
M. ROGER PICARD, professeur

PARIS

JOUVE & C^{ie}, ÉDITEURS

15, RUE RACINE, 15

1933

THESE

POUR

LE DOCTORAT

L'ÉCONOMIE CHARBONNIÈRE DE LA FRANCE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le mardi 23 mai 1933, à 2 heures

PAR

Robert-Jean LAFITTE-LAPLACE

Président : M. OUALID, professeur

*Suffragants : { M. PIROU, professeur
M. ROGER PICARD, professeur*

PARIS

JOUVE & C^{ie}, ÉDITEURS

15, RUE RACINE, 15

1933

*La Faculté n'entend donner aucune approbation ni
improbation aux opinions émises dans les Thèses;
ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.*



L'ÉCONOMIE CHARBONNIÈRE DE LA FRANCE

Introduction.

L'exposé de la question charbonnière, dans ses rapports avec l'économie française, forme l'objet du présent ouvrage.

Si nous précisons ainsi, dès le début, le cadre national de notre étude et si effectivement, par la suite, nous réservons la meilleure place aux sujets qui concernent notre pays, l'ouvrage comporte néanmoins de larges aperçus internationaux. Ceux-ci sont indispensables, tant à titre comparatif pour donner tout leur relief à nos propres institutions, qu'en raison du caractère international du problème du charbon. Par sa situation naturelle, ouverte aux échanges sur trois grandes mers et sur ses frontières du Nord-Est, comme par sa participation aux travaux de Genève, à l'Organisation internationale du Travail, aux Conférences économiques, la France est particulièrement associée au mouvement international. Il convenait donc d'en exposer l'essentiel.

De même, si nous opérons une délimitation dans le temps, c'est avec le même caractère relatif que dans l'espace. En exposant plus en détail l'évolution de la situation charbonnière depuis la guerre jusqu'à la crise actuelle, nous remonterons aussi, parfois, plus loin dans le passé, soit pour y trouver les racines de la situation présente, soit pour faire apparaître tel mouvement sur de longues périodes, avec son dynamisme propre.

Notre but étant d'exprimer une opinion sur l'équilibre et les tendances de l'économie charbonnière, après les violents renversements de situation qui se sont produits depuis la guerre,

il est nécessaire d'embrasser successivement le problème sous tous ses aspects, avec tous ses facteurs. La multiplicité des forces en action, la complexité des intérêts, la variété des manifestations seront évoquées au cours de l'ouvrage. Nous nous efforcerons de les analyser dans une suite de tableaux, qui constituera comme une grande fresque, dont on examine de près les détails et dont, par le recul, grâce à une vue d'ensemble, on peut reconstituer l'unité. Cette synthèse par le recul, nous la tenterons dans les conclusions.

Les proportions de l'ouvrage nous ont dicté le devoir d'apporter un soin spécial au classement des idées. Nous les avons ordonnées et groupées en six parties, chaque partie étant elle-même divisée en sections et paragraphes. Ce compartimentage très poussé a ses inconvénients ; nous ne nous les dissimulons pas. Il alourdit la présentation du texte et lui donne des allures didactiques. Dans notre esprit, cependant, il ne doit pas en rompre l'unité, tout en facilitant les recherches qui voudraient se porter sur un sujet particulier.

Les six parties qui composent l'ouvrage sont, dans l'ordre :

Première Partie : *La liquidation de la guerre.*

Deuxième Partie : *Les charbons de Réparations.*

Troisième Partie : *La production nationale.*

Quatrième Partie : *La question ouvrière.*

Cinquième Partie : *Le marché et les conditions de la concurrence.*

Sixième Partie : *La crise.*

Elles sont d'importance inégale. Bien entendu, nous avons développé davantage les sujets d'actualité.

Les charbons de Réparations auraient pu être rattachés à la liquidation de la guerre, s'ils n'avaient justifié par eux-mêmes une analyse plus complète. Nous n'avons pas cru excessif de leur consacrer une partie entière en raison du rôle qu'ils ont tenu dans l'économie charbonnière de l'Europe, et spécialement dans celle de la France, jusqu'en ces tout derniers temps. Il ne faut pas oublier, en particulier, qu'ils ont, pour la première

fois, mais de façon définitive, porté le problème du charbon à la tribune internationale, non plus que leur signification à l'égard des questions touchant la réadaptation de l'Alsace et de la Lorraine dans le cadre économique français, sans parler de l'intérêt propre qui s'attache à l'étude du mandat confié à l'Office des Houillères Sinistrées, en tant du moins que cette forme particulière de collaboration entre l'Etat et l'industrie privée peut servir d'exemple, à l'avenir, pour des fins analogues.

Quand nous avons établi notre plan, aucun travail d'ensemble n'avait encore paru sur les charbons de Réparations. Cette lacune vient d'être comblée par un ouvrage plus spécialement consacré au rôle de l'Office des Houillères Sinistrées (1). Nous en avons tenu compte et allégé d'autant notre tâche.

Au terme de notre travail, nous ressentons toujours quelque confusion d'avoir abordé un sujet aussi ample. En admettant qu'il y ait encore place, dans la bibliothèque économique contemporaine, pour une étude d'ensemble du problème charbonnier, cette étude aurait du moins gagné à être conduite par une plume plus autorisée que la nôtre, à l'heure surtout où se poursuivent d'importants débats à Genève et dans les milieux économiques français.

Les fonctions qui nous ont été confiées, durant une dizaine d'années, dans l'industrie houillère française, de même que notre participation aux réunions d'experts de la Commission des Réparations, nous ont permis des observations qui, certes, ont facilité notre tâche. Mais elles nous ont, plus encore peut-être, enseigné la modestie, en nous rendant plus sensible la difficulté qu'il y a, sans une expérience consommée, à vouloir embrasser un problème si prodigieusement varié. Et nous aurions beaucoup hésité à l'entreprendre, si nous n'y avions été encouragé et si nous n'avions été entouré des conseils expérimentés qui nous ensuite si utilement guidé.

Nous voulons, en premier lieu, prier M. le professeur William Oualid de trouver, ici, l'expression de notre respec-

1. *L'Office des Houillères Sinistrées du Nord et du Pas-de-Calais et les charbons de Réparations*. Jouve, éditeurs, Paris, 1933.

tueuse reconnaissance pour les directives qu'il nous a données et la bienveillante attention qu'il n'a cessé d'apporter à notre travail.

Nous remercierons aussi le Comité Central des Houillères de France qui a mis à notre disposition une documentation précieuse, en nous ouvrant largement les portes de sa bibliothèque.

Nous aurons également une pensée fidèle à l'égard de l'Office des Houillères Sinistrées, l'ouvrage nous ayant fourni l'occasion d'évoquer, en la renouant, une collaboration de sept années, ainsi qu'à l'égard de la Compagnie des Mines d'Anzin, à qui nous devons notre initiation aux questions commerciales.

Saint-Cloud, le 1^{er} mars 1933.

PREMIÈRE PARTIE

La liquidation de la guerre.

CHAPITRE I

La situation charbonnière au lendemain de la guerre.

1^o Les leçons de la guerre.

La guerre nous laissait le souvenir des difficultés héroïques qu'il avait fallu surmonter pour ravitailler le pays en combustibles. Nous avons pu mesurer à quel degré de servitude extrême en est réduit un pays aux ressources déficientes, obligé de compter sur un gros volume d'importations pour couvrir ses besoins les plus essentiels, ceux des armées et des usines travaillant pour la défense nationale, tous les autres étant délibérément comprimés ou négligés.

En 1913, la France avait extrait à l'intérieur de ses frontières un peu moins de 41 millions de tonnes de charbon. Elle en avait consommé 63. La Grande-Bretagne lui en avait fourni plus de 11, l'Allemagne près de 7, la Belgique 4. Dès le début de la guerre, l'invasion du Nord de la France avait réduit notre capacité de production des deux tiers, cependant que la Grande-Bretagne restait le seul fournisseur extérieur auquel on put encore faire appel.

Crise de prix d'abord, bientôt doublée d'une crise de quantité, à mesure que les fabrications de guerre augmentaient les besoins. En France comme en Angleterre, crise d'effectifs, les mineurs ne pouvant à la fois combattre comme soldats et extraire du charbon. Crise des transports maritimes provoquée par la réquisition des bâtiments, aggravée, à partir d'octobre

1916, par la guerre sous-marine. Dans ces conditions, le prix f. o. b. du charbon anglais poursuivait sa hausse. On cotait :

	Décembre 1914	Mai 1916	
		Prix pour les neutres	Prix pour les Alliés
Gros Blyth à vapeur, 1 ^{re} qualité			
D. C. B. fob Newcastle	13 sh.	62 sh. 6	30 sh.
Gros Amirauté ordinaire, fob			
Cardiff	19 sh.	53 sh.	30 sh.

Tension parallèle sur les frets, malgré le contrôle du gouvernement anglais. Le fret de la Tyne à Rouen passait :

De 4/6	en juillet 1914
à 17/	en janvier 1915
à 36/9	en février 1917
à 48/9	en avril 1917

Et, simultanément, le ravitaillement de la France devenait plus précaire et plus onéreux.

A tous, en France, il fallut alors demander un effort intense. Dès 1915, la journée de travail est portée à 9 heures. Dans les vieux bassins houillers du Centre et du Midi, avec une main-d'œuvre cependant privée par la mobilisation de ses meilleurs éléments, l'extraction croît de 45 %. Elle atteint 1.660.000 tonnes en octobre 1917, contre une moyenne de 1.150.000 tonnes en 1913.

Dans les mines non envahies du Pas-de-Calais, l'exploitation reprend le 1^{er} février 1915. L'ennemi s'y oppose le jour ; on travaille la nuit. A Béthune, on exploite des puits à moins de 3 kilomètres des lignes, ainsi que l'importante centrale électrique de Bully-Grenay qui alimente toute la concession. On résiste à tous les moyens d'attaque mis en œuvre par l'ennemi, bombardement, émission de gaz toxiques dans les travaux souterrains des mines par les puits débouchant au jour dans les lignes allemandes, envahissement des eaux par la destruction des puits de la concession de Lens. A Nœux, malgré les lueurs, on défourne du coke à 6 kilomètres du front. A Bruay, pendant la grande offensive de 1918, les communications par

fer avec Paris étant coupées, les mineurs creusent des tranchées et posent une voie nouvelle entre Abbeville et Beauvais pour suppléer à la grande voie par Amiens. M. Georges, Ingénieur en chef des Mines, a magnifié l'effort ainsi accompli, dans sa conférence devant le Congrès de l'Industrie minière en 1921 (1). Le 30 septembre 1917, le personnel des mines de Béthune et Nœux était cité au *Journal officiel*. Mais déjà l'effort avait sa récompense (2).

En octobre 1917, le bassin du Pas-de-Calais fournit au pays 1.112.000 tonnes de charbon, alors qu'en 1913 les mêmes mines ne produisaient qu'une moyenne de 725.000 tonnes. Avec les autres bassins et ce que l'Angleterre nous livre, le pays dispose de 4.300.000 tonnes par mois.

Mais c'est tout ; il faut nécessairement s'en contenter. D'où tout un arsenal réglementaire : restrictions à la consommation par l'institution de la carte de charbon, par le rationnement du gaz et de l'électricité, par l'avance de l'heure, contrôle des importations par les licences, taxation des prix et des frets, contrôle de la répartition et péréquation, réquisitions, déroutements des transports, inventaire des stocks. Le plan Loucheur du 1^{er} septembre 1917 mit la dernière main au minutieux mécanisme de la distribution, en divisant la France en zones et en assignant à chaque zone, les mines où les ports qui la devaient desservir, de manière à éviter les transports inutiles, puis en classant les consommateurs en sept catégories, pour pourvoir par priorité aux besoins intéressant le plus directement la défense nationale.

Cependant, l'organisation la plus méthodique ne pouvait pas empêcher — c'était même fatalement sa conséquence la plus certaine — que les dernières catégories d'attributaires ne souffrissent cruellement du manque de charbon. Marcel Sembat, ministre des Travaux publics du premier cabinet Briand pen-

1. Voir M. Georges, *L'effort des mines du Pas-de-Calais non envahies*, *Revue de l'Industrie minière*, mai 1921.

2. Voir aussi M. de Peyerimhoff, *L'effort des houillères pendant la guerre*, *Le Monde illustré*, octobre 1920.

dant la guerre (1915-1916), avait bien imprudemment prophétisé qu'il n'y avait qu'une crise de prix et non une crise des quantités. Ce fut vrai au début, la mobilisation ayant eu pour premier effet d'arrêter tout travail industriel privé; ce n'était plus vrai dès qu'on mit en marche des fabrications de guerre.

M. Herriot, qui remplaça Marcel Sembat dans le deuxième cabinet Briand (décembre 1916) en fit la dure expérience. Les rigueurs de l'hiver vinrent alors ajouter aux souffrances de la population civile. Dans son livre si vivant et si richement documenté sur la politique du charbon de 1914 à 1921 (Félix Alcan, Paris, 1922), M. Olivier rapporte qu'en février 1917, la navigation en Seine étant interrompue par les glaces, on vit à Paris des files de femmes grelottantes attendre un sac de 10 kilos devant la porte des marchands de charbon et que, sur l'initiative de M. Herriot, sensible à pareille détresse, mille camions imitant les prouesses de la « voie sacrée » tentèrent le voyage de Bruay pour secourir la population parisienne, expédient qui ne réussit du reste qu'à moitié, 600 camions étant restés en panne au cours du voyage. Pour calmer la surexcitation populaire, on distribua 60.000 tonnes prélevées sur le camp retranché de Paris.

Fallait-il de si rudes épreuves pour nous démontrer à quels périls sont exposés les pays qui manquent de combustibles et, en revanche, la prépotence, la sécurité que s'assurent ceux qui en produisent en abondance? Vision de guerre sans doute, mais dans la paix revenue, changeant de plan, la guerre ne continuait-elle pas?

2° Un douloureux inventaire.

Après le repli allemand, on se rendit compte avec stupeur de l'immense désastre qu'avaient subi les houillères du Nord et du Pas-de-Calais. Les deux tiers du bassin avaient été occupés : les deux tiers du bassin étaient anéantis. Même les mines que l'éloignement de la zone des combats avait protégé du feu avaient été rendues inutilisables pour plusieurs années,

Que représentaient les mines sinistrées ? Il suffit de jeter un regard sur la statistique de la production charbonnière de 1913 (en milliers de tonnes) :

	Ensemble des houillères	Mines du Nord et du Pas-de-Calais		% Mines sinistrées
		non sinistrées	sinistrées	
Extraction houille et lignite ..	40.844	8.725	18.666	46
Fabrication en coke	2.887	695	1.775	59

Au lendemain de la guerre la capacité normale d'extraction charbonnière de la France était donc réduite de près de moitié, sa capacité de fabrication de coke de 60%.

Le dommage était double en réalité :

- a) dommage correspondant à la valeur des installations détruites. Le gouvernement français le chiffrait à près d'un milliard de francs-or (964,8 millions) dans son mémoire adressé à la Commission des Réparations (1921);
- b) dommage résultant du manque à produire pendant plusieurs années. Celui-ci restait entièrement à la charge de la France et des Compagnies houillères; il n'entrait pas en compte pour le calcul de l'indemnité de guerre à payer par l'Allemagne au titre des Réparations.

3° Les compensations prévues par le traité.

Quelles compensations apportait le Traité de Paix ?

La Sarre et des livraisons de charbons Réparations.

L'article 45 dispose :

« En compensation de la destruction des mines de charbon dans le Nord de la France et à valoir sur le montant de la répartition des dommages de guerre dus par l'Allemagne, celle-ci cède à la France la propriété entière et absolue, franche et quitte de toutes dettes et charges, avec droit exclusif d'exploitation, des mines de charbon situées dans le bassin de la Sarre, délimité comme il est dit à l'article 48 ».

D'autre part, la partie VIII, annexe V, alloue à la France, pendant dix ans, un contingent annuel de 7 millions de tonnes *augmenté d'une quantité égale au déficit de production des mines sinistrées.*

A lire cette dernière proposition on eût pu supposer que la France allait bel et bien se trouver dédommée, en nature, du déficit de production des mines sinistrées. C'eût été confondre deux choses : la dette même de l'Allemagne et les moyens de l'acquitter. La dette de l'Allemagne au titre des Réparations, nous l'avons dit, se calculait sur les dommages constatés à la fin de la guerre, sans s'étendre à leurs conséquences pour l'avenir, voire les suites les plus directes et les plus inévitables, comme le manque à extraire des mines sinistrées. Les livraisons de charbons Réparations s'imputant pour leur valeur sur la dette générale de l'Allemagne, de même que les paiements en espèces ou les autres paiements en nature, étaient pour l'Allemagne un simple moyen de s'acquitter de sa dette générale et nullement une prestation supplémentaire en vertu d'une dette particulière. Seulement, pour des raisons économiques évidentes, on avait astreint l'Allemagne à s'acquitter par ce moyen.

Quant aux mines de la Sarre, il ne s'agit pas, on le sait, d'une cession définitive. Le Traité a laissé à l'Allemagne un droit de réméré, avec la faculté de racheter les mines au cas où en 1935, la population de la Sarre, qui doit décider de son sort par plébiscite, demanderait son rattachement au Reich. Dans ce cas, l'Allemagne devrait payer à la France les 300 millions de marks-or dont elle a été créditée pour la cession des mines en compte Réparations, après avoir d'ailleurs réclamé plus d'un milliard, exactement 1.056.947.000 marks-or.

4° L'Alsace, la Lorraine et la Sarre.

Examinons quelles répercussions entraînaient, pour le bilan charbonnier de la France, le retour de l'Alsace et de la Lorraine, ainsi que l'agrégation, au moins temporaire, du bassin de la Sarre à notre ensemble économique.

a) LA PRODUCTION.

En 1913, la Sarre, y compris les mines de Frankenholz, avait extrait 13.215.000 tonnes. La Lorraine, 3.796.000 tonnes. Ensemble : 17.019.000 tonnes.

b) LA CONSOMMATION.

Pour apprécier la consommation d'avant-guerre, nous disposons de trois sources :

La répartition des ventes des Mines de la Sarre ;

La statistique des arrivages par fer et par eau dans les trois provinces (*Glückauf* du 25 avril 1925) ;

La statistique spéciale à l'Alsace et à la Lorraine, donnant la consommation de ces provinces en charbons pour 1913, en cokes pour 1912 (*Bulletin des Mines de la Sarre* du 16 juin 1922).

Sarre. — La Sarre a consommé en 1913 plus de 5 millions de tonnes de ses propres charbons et près d'un million de tonnes d'autres provenances (906 000 t. d'après le *Glückauf*) ; au total 6 millions de tonnes environ.

Alsace et Lorraine. — Le *Bulletin des Mines de la Sarre* chiffre à 4.245.000 tonnes la consommation en charbons de l'Alsace et Lorraine, en 1913. Pour les cokes, le *Glückauf* chiffre les arrivages à 4.388.000 tonnes ; il faut y ajouter 171.000 tonnes de coke lorrain. Au total, une consommation équivalent à 10,3 millions de houille.

Ensemble :

Alsace, Lorraine et Sarre 16,3 millions de tonnes

c) LA BALANCE.

Production	17 millions de tonnes	
Consommation	16,3	—

On pourrait conclure à un équilibre quantitatif satisfaisant, sans plus. Ce serait déjà une déception pour ceux qui avaient espéré, grâce à la Sarre, un gain net appréciable pour la balance charbonnière de la France. On avait toujours, en effet, présente à l'esprit, la rédaction de l'article 45 du Traité : En compensation de la destruction des mines du Nord de la France, l'Allemagne cède à la France...

d) LA BAISSÉ DE PRODUCTION EN SARRE ET EN LORRAINE.

Mais la situation réelle en 1919 et 1920 nous conduisait à des constatations plus désagréables encore. Il fallait tenir compte de la baisse de production survenue en Lorraine et en Sarre depuis 1913 et qui allait encore faire sentir ses effets pendant plusieurs années. Ce n'était plus une extraction de 17 millions par an dont nous allions disposer, mais seulement 11 1/2 en 1919, 12 1/2 en 1920.

En 1919, dernière année d'exploitation par les Allemands, l'extraction de la Sarre était tombée à moins de 9 millions de tonnes contre 13,2 en 1913. Tandis que le personnel inscrit avait augmenté de 9 % passant de 56.589 à 61.964 unités, le rendement individuel s'était abaissé de 777 kgr. à 524 kgr. et même à 471 kgr. pour novembre et décembre 1919, soit une régression voisine de 40 %. C'est dans des conditions aussi défavorables que le gouvernement français prenait possession des mines le 18 janvier 1920. Il faudra plusieurs années pour revenir au niveau de 1913. On ne dépassera pas 9,5 millions en 1920 et 1921. De même en Lorraine, portée à 3.796.000 tonnes en 1913, la production reculait à 2.511.000 en 1919. En 1920, on ne fera encore que 3.174.000 tonnes. Mais en 1921, on rejoindra presque l'extraction de 1913, pour la dépasser très largement ensuite.

e) LE DÉPLACEMENT DU CENTRE DE GRAVITÉ
DE LA PRODUCTION CHARBONNIÈRE FRANÇAISE.

Où le problème se complique, où notre situation apparaît vraiment plus précaire encore, c'est quand on fait intervenir, à côté des données numériques de l'extraction, les considérations géographiques et qualitatives. Géographiquement, les bassins de la Sarre et de la Moselle sont accolés à notre frontière du Nord-Est, comme nos charbonnages du Nord le sont à la frontière de la Belgique. En 1913, les deux tiers de notre production étaient déjà une production frontière ; si la même année on avait tenu compte de la Sarre et de la Lorraine, la proportion se fût élevée à 77 %.

Le centre de gravité de notre capacité future de production houillère se trouvait donc déporté davantage vers le Nord-Est et le centre de gravité de la production effective au cours des premières années d'après-guerre, par suite du déficit de production des mines sinistrées, davantage encore attiré vers l'Est. Or les mines du Nord étaient, malgré tout, mieux situées pour ravitailler nos régions de l'Ouest et du Sud-Ouest, que les mines de la Lorraine ou de la Sarre. A cet égard, la dépendance d'une grande partie de notre marché vis-à-vis de la Grande-Bretagne ne faisait que s'accroître : un immense territoire restait tributaire des importations par mer.

f) LA QUESTION DES QUALITÉS.

Qualitativement, la Sarre produit des charbons gras, des charbons flambants, des charbons secs à longue flamme. Ce sont des charbons à haute teneur en matières volatiles qui trouvent leur emploi surtout dans les chemins de fer et dans les usines à gaz. On s'efforce de les utiliser aussi pour fabrication du coke, soit directement, soit par mélange avec d'autres provenances, mais jusqu'à présent on n'y est pas encore parvenu sur une grande échelle. La production en coke de la

cokerie de Heinitz était de 250.000 tonnes en 1913 ; elle a pu être portée à 300.000 tonnes en 1930.

Les mines du bassin de la Moselle exploitent un gisement de même nature géologique et qui n'est d'ailleurs que le prolongement en France des filons de la Sarre. Le charbon lorrain a donc, *grosso modo*, la même nature et les mêmes emplois industriels que le charbon sarrois. En Lorraine aussi, on s'est efforcé de fabriquer du coke. La cokerie de Sarre et Moselle en produit 150.000 tonnes, puis 170.000 en 1930. C'est un résultat honorable, mais insuffisant pour les besoins.

Par conséquent, la Sarre et surtout la Lorraine, grosse consommatrice de cokes par ses hauts fourneaux, resteront dépendantes de l'étranger pour leur approvisionnement en cokes ou en charbons cokéfiabiles.

Même remarque en ce qui concerne les combustibles à plus faible teneur en matières volatiles : charbons demi-gras, type Anzin, Aniche ou Charleroi, charbons maigres ou anthraciteux, agglomérés de houille.

D'autre part, pour des raisons locales et commerciales, le port de Strasbourg, vivant surtout du trafic rhénan, favorisera l'importation des charbons de la Ruhr de préférence à l'emploi des ressources indigènes, plus proches mais rivales.

g) LES ÉCHANGES SARRO-ALLEMANDS.

Excès de charbons flambants, manque de charbons à coke, de charbons demi-gras ou maigres : telle était la situation des territoires réincorporés ou unis à notre économie nationale en 1919. Avant-guerre, l'équilibre se réalisait essentiellement par voie d'échanges avec l'Allemagne. La Sarre vendait à l'Allemagne plus de 4.000.000 de tonnes et la Ruhr expédiait en Alsace, Lorraine et Sarre, près de 5 millions de tonnes, dont 3 1/2 de coke : au total l'équivalent en houille de 6 millions de tonnes.

Le déplacement de frontière opéré par le Traité allait profondément modifier les conditions de cet équilibre, ce qui

prouve, une fois de plus, l'influence décisive des facteurs politiques sur les faits économiques. L'importation des charbons allemands subsista sous la forme des livraisons de Réparations, mais la contre-partie, les fournitures de charbons sarrois à l'Allemagne, ne put se maintenir. Pour les premières années après la guerre, cette circonstance était explicable par le déficit annuel de 4 millions de tonnes, dans la production de la Sarre. Mais quand, en 1925, le niveau de 1913 fut reconquis, on vit vraiment ce qu'il y avait de changé :

Répartition des charbons sarrois		
Destinations	Avant-guerre	1925
Sarre	39 %	36 %
Allemagne	33 %	8 %
Alsace-Lorraine	11 %	42 %
France	8 %	
Autres pays	9 %	14 %
	100 %	100 %

Depuis le 10 janvier 1925, la Sarre était entrée dans l'union douanière avec la France. Unité monétaire différente, douane, tarifs différentiels sur la Reichsbahn, autant d'obstacles qui s'apposaient dorénavant à l'entrée des charbons sarrois en Allemagne et dont la concurrence de la Ruhr tirait tout l'avantage. Plus tard, des restrictions douanières vinrent renforcer la barrière. Refoulées par l'Allemagne, c'est vers la France que les mines de la Sarre trouvèrent un débouché compensateur. A l'époque de la grande disette, tous les charbons étaient les bienvenus sur notre marché, mais peu à peu les circonstances se modifièrent, et la Sarre, comme la Lorraine, souffrirent de la surabondance relative des offres en charbons flambants sur le marché français.

h) LA QUESTION DES QUALITÉS POUR L'ENSEMBLE DU MARCHÉ FRANÇAIS.

Car l'excès relatif en charbons flambants et le manque absolu de charbons gras, cokéfiables, demi-gras et maigres

n'est pas¹ un déséquilibre particulier à la Sarre et à la Lorraine. A un moindre degré, c'était déjà la caractéristique de la production française qu'accentuait, sur le marché d'après-guerre, la disparition temporaire des mines sinistrées. Ces mines, en effet, avaient été en 1913 les plus gros fournisseurs de cokes, charbons à coke, demi-gras et maigres.

5° Les problèmes immédiats.

Ainsi, après la guerre, même avec l'apport lorrain et sarrois, nos ressources en combustibles restaient largement déficitaires en quantités et qualités. Nos besoins d'importations d'avant-guerre s'augmentaient des tonnages que ne produisaient plus les mines sinistrées. Nous étions plus que jamais tributaires de l'étranger. L'activité de notre industrie, si nécessaire pour la reconstitution des régions libérées et tant d'autres tâches urgentes, restait subordonnée aux possibilités d'approvisionnement en combustible.

A cette situation, le Traité de Paix entendait apporter un remède, avec les livraisons de Réparations imposées à l'Allemagne. Le Traité de Paix avait ainsi réparé « l'oubli fatal » de la Convention d'armistice du 11 novembre 1918 qui n'avait rien prévu à cet égard, en sorte qu'à part un faible tonnage obtenu par voie d'échanges commerciaux (Protocole de Luxembourg) nous étions restés pendant un an privés des secours les plus légitimes. Pour 1920, nos droits sur l'Allemagne s'élevaient à 23 millions de tonnes, à savoir 7 millions d'allocation forfaitaire et 16 millions correspondant au déficit des mines sinistrées. Mais, déception profonde, nous n'en devons recevoir que 12. Un trou de 11 millions : c'était catastrophique. Et pourtant, que de vigilance, que d'efforts constants ont été exercés pour faire respecter nos droits par l'Allemagne : les livraisons de Réparations, un droit et un besoin, constituaient sans conteste un facteur essentiel pour notre approvisionnement en combustibles d'après-guerre.

A l'Angleterre, néanmoins, de tout temps notre principal fournisseur, nous devons continuer de demander des tonnages importants. Nous avons pu compter sur son amitié pendant la guerre. Il ne nous semblait pas qu'aussitôt la paix conclue, elle put nous abandonner et, connaissant nos difficultés, ne rien faire pour nous aider à les surmonter.

Mais aide-toi et le ciel t'aidera. Nous savions qu'il n'est de meilleur appui que sur soi-même. D'arrache-pied, nous nous consacrons à remettre en état les houillères sinistrées du Nord et du Pas-de-Calais : c'est un gage d'indépendance pour l'avenir.

Dans cette triple direction, les efforts sont tendus : livraisons de Réparations, importations anglaises, reconstitution des houillères sinistrées. Dans ces trois voies, bien des vicissitudes, mais en persévérant, le succès finit par l'emporter : l'approvisionnement de la France est assuré. L'industrie a son « pain » et peut travailler.

Renvoyant à la deuxième partie de cet ouvrage, l'étude des livraisons de Réparations, nous consacrerons les chapitres suivants à l'évolution de nos rapports charbonniers avec l'Angleterre et à la reconstitution des houillères sinistrées. Dans un dernier chapitre, nous rappellerons le rôle du Bureau National des charbons dans la réglementation des prix sur le marché français.

CHAPITRE II

L'approvisionnement en charbons anglais.

1^o Rappel du régime des exportations anglaises au cours de la guerre.

Dès 1915, le gouvernement anglais prend en mains le contrôle des exportations, avec le souci de conserver à la disposition de la consommation intérieure les tonnages qui lui seront nécessaires, sur une production qui va constamment en régressant.

Le 13 mai 1915, une ordonnance du War Trade Department soumet les exportations aux neutres à la délivrance préalable d'une licence par le Coal Export Committee. Le 30 juillet 1915, le système est étendu aux Alliés. Voilà pour les tonnages.

Quant aux prix, le gouvernement français put d'abord s'approvisionner dans des conditions extrêmement favorables, grâce à l'entremise de l'Amirauté britannique qui couvrait ses besoins par contrats ou par réquisitions. Mais, sur les vives protestations des fournisseurs, cet avantage fut bientôt restreint aux besoins de la marine de guerre. Les prix à l'exportation restaient libres, tandis que les prix de vente à l'intérieur avaient été taxés par le Price of Coal (Limitation) Act du 27 juillet 1915, avec une majoration de 4/ seulement sur les prix d'avant-guerre, majoration qui, au cours de la guerre, atteindra un maximum de 10/6 (8 juillet 1918). Sous l'influence de la spéculation, de la restriction des tonnages et

de la raréfaction des moyens de transport, les prix à l'exportation et les frets poursuivaient rapidement leur hausse. Le gouvernement britannique dut intervenir et l'*Arrangement du 26 mai 1916* avec la France, étendu le 30 octobre à l'Italie, consacra envers ces deux puissances un régime de faveur.

L'arrangement du 26 mai 1916 fixait des prix *maxima* pour les charbons destinés à la France. En même temps, le Central Executive Committee de Londres taxait les frets. Mais la taxation des frets atteignait surtout les navires neutres, la flotte ayant été réquisitionnée, et son effet fut à l'opposé des intentions : les moyens de transport se déroberent ; pour les récupérer il fallut relever la taxe. C'est le sort commun des interventions de ce genre.

Le 28 juillet 1917, nouveau régime moins favorable : prix *fixes* pour les Alliés (tableau A), prix *minima* pour les neutres, toujours en hausse, bien entendu. A la fin de la guerre, subsiste malgré tout une différence de 7/ à 20/ par tonne, suivant les sortes, entre les prix pour les neutres et les prix pour les Alliés.

2° La politique anglaise de 1919 à 1921.

A l'intérieur, le gouvernement britannique cède aux exigences des mineurs. Sur le rapport de la Commission Sankey (20 mars 1919), M. Bonar Law fait accorder aux mineurs un premier relèvement de salaires de 2 sh, puis il fait voter la loi de 7 heures (loi du 15 août 1919). Avec une heure de travail en moins, le mineur anglais réalisera en janvier 1921 un gain moyen de 19 sh 2 d par poste (ensemble fond et jour) contre 6 sh-5 3/4 en 1913, soit le coefficient 2,95, alors que l'index du prix de la vie ne sera qu'à 2,51 et le salaire moyen des ouvriers (toutes professions) à 2,65. Un standard de vie aussi avantageux, favorisait-il du moins la production ? Qu'on en juge :

Années	Effectif total	Production en millions de long tons
1913	1.127.890	287,4
1919	1.176.083	229,7
1920	1.233.187	229,3

De 1913 à 1920, l'effectif ayant augmenté de 10 %, la production avait baissé de 20 %. Le rendement individuel par poste, de 20,32 cwts en juin 1914, s'effondrait à 14,36 en 1920. Le prix de revient de la houille vendue s'élevait à 34. 8 3/4. Qui va payer ?

On entend ménager le consommateur anglais. La taxation du prix de vente du charbon à l'intérieur est maintenue. Les prix ne suivent que très modérément l'augmentation du coût de revient. A la hausse de 6 sh de juillet 1919, succède une baisse de 10 sh en décembre, une autre hausse de 14 sh 2 d en mai 1920. Une large subvention se cache sous ces prix, en faveur de la consommation intérieure. La perte à la tonne, de 1 sh au début de 1920, dépasse 10 sh au cours du 4^e trimestre. Mais l'industrie manufacturière anglaise en profite dans la concurrence internationale.

Encore une fois, qui va payer ?

Eh bien, ce sera l'étranger, la clientèle obligatoire de l'étranger. Elle sera trop heureuse, même aux prix forts, d'acheter le charbon britannique qu'on lui distribuera, d'ailleurs, avec une grande parcimonie.

Plan égoïste, plan systématisé jusque dans les détails, plan qui a fait le malheur du monde et pour finir aussi celui de l'Angleterre.

Le gouvernement britannique garde l'entière responsabilité de cette politique. Depuis l'ordonnance du 29 novembre 1916, il exerçait le contrôle le plus complet sur l'industrie houillère. Le 14 février 1917, la nomination de M. Guy Calthrop au poste de Contrôleur des houillères donnait un chef à l'organisation étatiste. Le Coal Mines Agreement (Confirmation) Act du 6 février 1918, puis le Coal Mines Emergency Bill du 31 mars 1920, associèrent étroitement l'Etat aux résultats : les exploi-

tants se voyaient garantir leur bénéfice d'avant-guerre, 80 % du surplus était attribué à l'Etat, 15 % au Contrôle, 5 % seulement aux exploitants. Forme de prélèvement au titre des bénéfices de guerre ? N'importe ! à partir de ce moment, qu'il s'en défende ou non, le gouvernement britannique, directement intéressé aux bénéfices — et pour quelle part ! — était devenu, malgré lui, marchand de charbon.

3° La suppression des avantages consentis aux Alliés pendant la guerre.

La France et l'Italie étaient les plus gros clients. Elles bénéficiaient d'un régime préférentiel. Il fallait commencer par les ramener au droit commun des clients étrangers.

La guerre est finie. Finies aussi désormais les considérations morales qui avaient conduit le gouvernement britannique à des tempéraments envers les Alliés. Le 1^{er} février 1919, l'Amirauté cesse de servir d'intermédiaire pour les achats des gouvernements français et italien, soit pour ceux-ci une hausse immédiate de 2 à 33. Le 28 mai 1919, les prix fixes pour les Alliés deviennent, comme pour les neutres, des prix *minima*. Si la confection de deux tableaux, tableau A pour les Alliés, tableau B pour les neutres, reste encore de règle, peu à peu l'écart des prix minima s'atténue, pour disparaître complètement en décembre 1919.

Exemple, pour les Best Blyth screened Large, première qualité D.C.B.

	A	B
Juillet 1919	70 /	90 /
Décembre 1919 . . .	100 /	100 /

En outre, le 30 juillet 1919, il est mis fin à tout contrôle limitatif du taux des frets par le Central Executive Committee.

4° La restriction des exportations anglaises et la hausse des prix.

En 1913, la Grande-Bretagne avait produit 287 millions de long tons (1.016 kgr) : 98 millions de tonnes avaient été exportées ou livrées comme charbons de soute aux steamers en trafic étranger ; le solde, 189 millions, avait été mis à la disposition de la consommation intérieure. En 1920, sur 229 millions de tonnes produites, la part de l'exportation est réduite à 43 millions et la consommation intérieure se réserve 186 millions, c'est-à-dire presque exactement le même tonnage qu'avant-guerre. Elle satisfait ses besoins à 100 %, tandis que partout, sur le continent, on manque de charbon.

Chiffrons par comparaison les disponibilités du continent, Russie exceptée, d'après la production des différents Etats :

	1913	1919	1920
<i>(En millions de tonnes métriques)</i>			
France	40,8	22,4	25,2
Allemagne { charbon	190,1	116,7	131,3
{ lignite converti			
{ en houille ...	19,4	20,8	24,8
Sarre	—	—	9,4
Belgique.....	22,8	18,4	22,3
Hollande	1,8	4,0	4,2
Suède	0,4	0,4	0,4
Espagne	4,0	5,3	5,4
Italie	0,7	1,3	1,6
Europe centrale { charbon ...	18,5	11,0	11,8
{ lignite	8,1	4,0	5,0
	306,6	204,3	241,4
En % de 1913	100 %	67 %	78 %

Le coefficient général de satisfaction des besoins en Europe tombait au-dessous de 80 %. Cette situation était évidemment le résultat de la guerre, destruction en France des Mines du Nord et du Pas-de-Calais, troubles en Allemagne et en Europe Centrale, consécutifs à la défaite et à la révolution.

La Grande-Bretagne l'aggravait en diminuant ses exportations de près des deux tiers.

En long tons, non compris les tonnages livrés comme soutes aux steamers, la Grande-Bretagne exportait (toutes destinations) :

En 1913	76	millions de tonnes
En 1919	38,5	—
En 1920	28,8	—

La limitation du tonnage exporté était obtenue par le jeu du régime des licences. A partir du 1^{er} janvier 1920, les licences furent supprimées pour la plupart des destinations (sauf la Russie et les anciens pays ennemis), mais l'approbation du Contrôleur des Houillères demeura obligatoire, notamment pour le choix du navire, et en fait, c'était, sous une autre forme, le maintien des restrictions.

Du côté français, l'effet de ces restrictions fut tout spécialement pénible. Pénible, d'abord, au point de vue moral ; nous n'avions pas pu supposer que, la guerre sitôt finie, le concours de l'Angleterre nous ferait défaut. Pénible, ensuite, parce que nous étions parmi les pays les plus éprouvés par le manque de charbon, avec nos mines sinistrées et la carence allemande. M. Ader, Directeur du Service des charbons, obtint sans doute du Contrôleur des Houillères la promesse d'un tonnage mensuel de 1 million 1/2 de tonnes, correspondant à 60 % des exportations anglaises, ainsi qu'un prix de faveur pour les charbons de soute ; mais la promesse ne fut pas tenue. Au mois de mai 1920, M. Millerand se rendit lui-même à Hythe pour y supplier M. Lloyd George et le Contrôleur des Houillères de nous tirer d'embarras. On s'y répandit en chaudes protestations de sympathie, mais notre contingent fut réduit à 750.000 tonnes à partir du 1^{er} juin 1920.

Cette date du 1^{er} juin 1930, marque précisément l'abolition de toutes les mesures de rationnement qui avaient été imposées au consommateur anglais durant la guerre. Désormais le Household Fuel and lighting Order 1919 fut suspendu et la

liberté fut rendue au commerce intérieur des charbons. Mais, en même temps, on contingentait plus sévèrement l'exportation, de manière à toujours laisser à la consommation anglaise des disponibilités et enrayer toute velléité de hausse des prix sur le marché intérieur. La mensualité d'exportation autorisée était ramenée de 2.500.000 tonnes à 1.750.000 tonnes, dont les 750.000 tonnes prévues pour la France pour l'arrangement de Hythe.

L'effet naturel des restrictions à l'exportation britannique, coïncidant avec le manque général de charbon en Europe, était la hausse des prix. Elle devint effrénée.

En 1913, le prix f.o.b moyen d'exportation était de 13 sh. 10 d. pour la houille crue (cargaisons). Il s'éleva à 45 sh. en 1919, à 79 sh. 11 en 1920. Le plafond était atteint en septembre 1920 avec 89 sh. 9. Après le délire, vint l'effondrement. La baisse fut aussi rapide qu'avait été la hausse :

	Prix fob moyen	Cours de la Livre à New-York	En % de la parité (4,86)
	sh. d.	\$	
1920 Janvier	68,8	3,68	75,54
— Février	74,6	3,38	69,41
— Mars	76,10	3,72	76,52
— Avril	78,6	3,93	80,79
— Mai	90,9	3,85	79,11
— Juin	82,9	3,95	81,16
— Juillet	85,2	3,86	79,36
— Août	87,0	3,62	74,36
— Septembre	89,9	3,51	72,12
— Octobre	86,2	3,48	71,44
— Novembre	83,6	3,43	70,58
— Décembre	81,2	3,49	71,65
Moyenne annuelle 1920 .	79,11	3,66	75,17
1921 Janvier	65,4	3,66	76,59
— Février	49,1	3,73	79,43
— Mars	43,6	3,87	80,17
— Décembre	24,11	4,16	85,54
Moyenne annuelle 1921 .	34,10	3,85	79,08

Même en tenant compte de la dépréciation de la Livre, le cours du mois de septembre 1920 quintuplait presque (coeffi-

cient 4,70) celui de 1913. On avait coté jusqu'à 120 sh. à Cardiff, 150 à Newcastle ! Et le miracle avait paru s'accomplir, muant en bénéfices les pertes qu'occasionnait la vente à prix réduit de 186 millions de tonnes à la consommation intérieure. Grâce aux prix payés par l'importateur étranger, pour 28 millions de tonnes, le solde des opérations était créditeur :

	Soldes créditeurs :
1 ^{er} trimestre 1920	14.377.702 livres
2 ^e —	7.908.041 —
3 ^e —	12.942.918 —

Mais à partir du quatrième trimestre, le miracle cesse et tout le système s'écroule. Désormais, la Grande-Bretagne est aux prises avec les plus grandes difficultés ; elle devient sa propre victime

5^o La baisse des prix.

Quels facteurs ont provoqué un si subit et si profond renversement des choses ?

L'exagération même des prix, d'abord. Elle a freiné la demande, les besoins se sont comprimés, et d'ailleurs les besoins cessent d'être des besoins lorsqu'ils ont été trop longtemps comprimés. Elle a été partout dans le monde un encouragement à reprendre et accroître la production charbonnière. Les Etats-Unis augmentent leur propre extraction de 90 millions de tonnes, passant de 495 millions de tonnes en 1919 à 585 en 1920. Les exportations vers l'Europe triplent d'une année à l'autre, passant de 4 millions à près de 14. La France accueille le charbon américain : d'un chiffre insignifiant en janvier, les entrées s'élèvent à 300.000 tonnes en juin, à 600.000 tonnes en octobre, à 800.000 tonnes en novembre. L'Allemagne donne un nouvel essor à l'extraction du lignite. Le Canada, l'Afrique du Sud, le Japon développent aussi leur production et pendant la grève anglaise d'octobre 1920, Port-Natal envoie plusieurs cargaisons à Marseille. Les produits de substitution, le pétrole surtout, voient parallèle-

ment s'élargir leurs débouchés. La production mondiale de pétrole, qui n'atteignait que 52 millions de tonnes en 1913 approche les 100 millions en 1920 et les dépasse en 1921.

Le marché français, le principal client du charbon anglais, à ce titre, baromètre très sensible pour l'Angleterre, voit vers la fin de 1920 son approvisionnement mieux assuré. Les mines sinistrées lui apportent dans l'année 2 millions de tonnes supplémentaires, la Sarre plus de 3 millions, l'Allemagne 12 millions, contre moins de 3 en 1919 (coke converti en houille). C'est au cours du deuxième semestre surtout que les progrès sont marquants. Pour les livraisons allemandes, dont le rythme est presque doublé, ce progrès est sans conteste le résultat de l'accord de Spa (juillet 1920). On a beaucoup critiqué cet accord, reconnaissons lui, du moins, ce mérite. Nous avons également signalé, à la même époque, la recrudescence des fournitures américaines. Tout concourait ainsi à satisfaire nos besoins les plus pressants et nous pouvions, dès lors, considérer avec plus de calme la situation du côté anglais et ne plus soutenir par des demandes massives, à n'importe quel prix, une spéculation insensée.

L'opinion internationale était justement sévère à l'égard de la Grande-Bretagne. Dans tous les pays clients du charbon anglais, des voix unanimes protestaient contre l'exploitation cynique dont ils étaient l'objet. En France, fin juillet 1920, devant le Parlement, à propos de la ratification des accords de Spa : à Bruxelles, en septembre 1920, lors de la Conférence économique et financière organisée par la Société des Nations. Nulle part on n'avait menagé les critiques à l'adresse de l'Angleterre. Ne dédaignons pas l'influence des représentations de ce genre. La vertu n'a rien à voir avec l'économie, mais à partir du moment où l'opinion publique est renseignée, à partir du moment où elle sent que les prix ont été portés à un niveau excessif, par une spéculation qui ne pourra pas toujours se maintenir, alors elle réagit, en provoquant l'abstention des acheteurs qui précipite la baisse.

On connaît l'apostrophe célèbre lancée par Napoléon à

l'adresse de la Grande-Bretagne : Nation de boutiquiers ! avait dit l'Empereur — Sir Herbert Samuel l'a rappelée en 1925, dans le rapport de la Commission royale sur l'industrie houillère (p. 71). En se défendant de la rajeunir, en ne voulant pas faire de la Grande-Bretagne « une nation de marchands de charbon », Sir Herbert a bien senti le reproche de la conscience universelle et reconnu, par préterition, les torts de son pays. Péch^é avoué est à demi pardonné.

Mais du côté anglais même, le système avait ses défauts. La hausse appelait la hausse. Encaissant de gros bénéfices sur la vente des charbons, exactement les 9/10 des superbénéfices, depuis le Coal Mines bill du 31 mars 1920, qu'il entraît sans affectation spéciale dans ses ressources budgétaires, l'Etat devait se montrer prodigue en libéralités. Les mineurs ayant directement affaire à lui, ne se privaient pas de le harceler sans cesse, sous la menace de recourir à la grève. La grève éclata effectivement en octobre 1920. Le 28 octobre, on accordait aux mineurs une nouvelle majoration de salaire de 2 sh, révisable le 3 janvier 1921.

Comment équilibrer cette charge ? Il semble bien que, cette fois encore, on ait compté sur les exportations, non qu'on espérât faire hausser davantage les prix, mais tout au moins les consolider au taux atteint. La demande restait si active qu'on la croyait insatiable. On pensait donc pouvoir mettre des tonnages supplémentaires sur le marché d'exportation sans ralentir la demande et sans faire baisser les prix ; le produit des ventes augmenterait avec le tonnage, le bénéfice aussi. Mais afin de ne pas diminuer les disponibilités intérieures, il fallait accroître l'extraction. C'était possible, car on était loin encore du niveau d'avant guerre. La majoration de salaire accordée le 28 octobre fut donc liée par une formule au développement de l'extraction.

Le résultat ne se fit pas attendre. De 4.700.000 tonnes, moyenne hebdomadaire d'avant la grève d'octobre, l'extraction monta à 5.200.000 tonnes à partir de novembre. Mais les tonnages supplémentaires s'offrirent en vain ; l'acheteur,

averti par les premiers symptômes de la baisse, se dérobaient.

Enfin, la hausse des salaires des mineurs n'avait pas été elle-même sans influence sur le coût de la vie en Angleterre, passé de 100 en juillet 1914, à 208 en 1919, à 255 en 1920, ni sur les salaires des autres catégories professionnelles. Or ceux-ci, du moins, entraient dans le prix de revient des produits métallurgiques et manufacturés ; l'Angleterre en sentit tout le poids dès que la crise industrielle se déclencha.

Partie d'Amérique, la crise gagna rapidement l'Angleterre. D'octobre 1920 à décembre 1921, le prix de la fonte Cleveland n° 3 baisse de moitié, de 224 sh à 120 sh. L'Angleterre ne peut y résister. C'est l'arrêt ou le ralentissement de ses industries qui travaillent pour l'exportation ; c'est autant de charbon consommé en moins qui va grossir les offres sans contre-partie. Finalement, c'est le chômage dans les mines. Ainsi dans leur implacable logique, les événements retournaient contre leur auteur les effets d'un plan ambitieux.

Ce plan, l'Angleterre l'enterra officiellement, mais trop tard, à la date du 1^{er} décembre 1920 par le Coal Bunkering and Export prices (Revocation) Order. Le mal était fait, et il pèse encore lourdement de nos jours, par ses conséquences, sur le destin d'une grande nation.

6° La charge financière imposée à la France.

Déjà appauvrie par la guerre, la France avait dû verser à l'Angleterre une formidable rançon. Pour un tonnage inférieur à 9 % à celui d'avant-guerre, les exportateurs britanniques avaient reçu en 1920 un montant en livres *cinq fois supérieur*. Même en valeur or, c'était encore le quadruple.

Années	Tonnages exportés vers la France long tons de 1.016 kgr.	Montants en livres
1913	12.776.000	8.074.000
1919	16.205.000	34.286.000
1920	11.691.000	42.301.000

Et ces chiffres ne comprennent pas les sommes payées aux armateurs anglais pour les transports maritimes sous pavillon anglais : plusieurs millions de livres encore à ajouter à la rançon, au taux si élevé des frets d'après-guerre.

Notre change s'effondrait. Malgré sa dépréciation par rapport au dollar, la livre montait à 67 francs en décembre 1920 et le franc perdait déjà 70 % de sa valeur or. Ce qui prouve bien l'influence des achats de charbon anglais sur les cours, c'est qu'en 1921 le franc s'améliorera très nettement tandis que, grâce à l'appoint croissant de notre production nationale et des livraisons de Réparations, les achats de charbon anglais auront diminué de moitié en tonnage et des trois quarts en valeur. Retenons ces chiffres et l'enseignement qu'ils comportent.

Pour plus de détails sur le marché anglais d'après-guerre, on consultera le livre de M. Olivier, déjà cité, sur la politique du charbon, ainsi que l'étude de M. Robert Fabre, agrégé de l'Université, intitulée : *Le conflit minier britannique de 1926 et ses conséquences nationales et internationales* (Saint-Etienne, Imprimerie Théolier, 1928).

CHAPITRE III

La reconstitution des houillères sinistrées du Nord et du Pas-de-Calais

Nous emprunterons le meilleur de notre documentation sur la matière aux conférences faites par M. Parent, Ingénieur en chef des Mines en congé, aujourd'hui Vice-président du Comité central des houillères de France, ainsi qu'aux études techniques du Groupement des houillères victimes de l'invasion. Pour la partie financière, nous recommandons l'ouvrage de M. André Fraigneaux, « La reconstitution financière des houillères du Nord et du Pas-de-Calais », Lille, 1925.

1° L'état des destructions

Dès septembre 1915, menacé par l'offensive franco-anglaise qui avait enlevé le village de Loos, l'ennemi avait fait sauter les cuvelages de la plupart des fosses de Lens et de Liévin. Une organisation méthodique, minutieusement contrôlée dans ses effets, comme en font foi les documents retrouvés dans les décombres de la fosse n° 9 *bis* de Lens, s'était chargée des destructions. On provoquait une explosion au niveau des couches aquifères de la craie qui recouvre le terrain houiller, le cuvelage sautait et, par la brèche ouverte, des torrents d'eau s'engouffraient dans le puits. En juillet 1917, l'inondation des mines de Lens et de Liévin était complète, le trop-plein des

eaux se déversait à la surface. Tout le matériel était enlevé ou détruit.

A la retraite finale de l'ennemi, la destruction s'étendait à toutes les exploitations minières jusqu'alors restées à peu près intactes. Malgré l'ordre Hindenbourg du 15 octobre 1918, à la suite d'un ultimatum américain, les Allemands détruisaient encore le 28 octobre, la petite mine de Crespin qui, seule, avait été oubliée.

Qu'à la rigueur les nécessités de la guerre aient pu être invoquées à l'égard des mines du Pas-de-Calais, tout à proximité du front, on le conçoit, mais l'explication, qui du reste n'est pas une excuse, ne vaut plus rien à l'égard des mines du Nord éloignées du front, sciemment détruites à l'heure du repli final, suivant des ordres écrits, par des équipes de pionniers spécialement commises pour cette besogne.

A vrai dire pourtant, il y avait des degrés dans les dévastations. Pour les mines de la zone rouge du Pas-de-Calais, c'était la ruine absolue, sans remède, au fond comme en surface, amas chaotiques de ferrailles sur des champs désolés, coupés de tranchées et labourés par l'artillerie. Les mines du Nord, au contraire, avaient pu être entretenues et exploitées, pour le compte des Allemands, jusqu'aux premiers jours d'octobre 1918, quand le personnel dirigeant français fut déporté à Liège. Mais déjà talonné par nos troupes, l'ennemi n'avait plus eu le temps d'opérer les destructions avec son raffinement accoutumé. Les installations de surface, plus faciles à atteindre, avaient toutes été saccagées, mais les maisons ouvrières avaient peu souffert, la population y étant en partie demeurée, et les travaux souterrains n'étaient généralement pas inondés.

Au total, étaient détruits :

A LA SURFACE.

103 sièges d'extraction (212 puits) dans les régions libérées.
23 sièges d'extraction, à l'ouest de l'ancien front.

16.000 logements ouvriers, plus un nombre égal plus ou moins endommagés.

800 kilomètres de chemins de fer miniers.

103 ouvrages d'art importants.

280.000 chevaux-vapeur, en machines électriques détruites ou hors d'usage.

AU FOND.

La presque totalité des puits du Pas-de Calais et cinq puits du Nord avaient leurs cuvelages dynamités ; plusieurs étaient effondrés jusqu'à la surface ;

3.000 kilomètres de galeries souterraines à rétablir.

100 millions de mètres cubes d'eau à extraire des mines inondées, soit le débit de la Seine à Paris, en période d'étiage, pendant trois semaines.

Dans son mémoire adressé à la Commission des Réparations en 1921, pour l'évaluation des réparations à demander à l'Allemagne, le gouvernement français chiffrait les dommages subis par les mines sinistrées à :

964.800.000 francs-or.

2^o Le groupement des houillères victimes de l'invasion.

Le 5 mai 1917, les houillères avaient formé un groupement syndical en vue de faciliter la reprise ultérieure de l'exploitation dans les mines : le Groupement des houillères victimes de l'invasion. A l'instigation de M. Weiss, Inspecteur Général des Mines, chargé de mission par le Gouvernement pour assurer la reconstitution des houillères, le groupement confia à une commission technique, sous l'énergique direction de M. Cuvelette, Directeur général des Mines de Lens, le soin d'étudier le problème dans son ensemble et de prendre les

mesures nécessaires. Dotée de la personnalité civile et affiliée au Comptoir central d'achats industriels pour les régions envahies, (comptoir créé sous les auspices du gouvernement depuis le 30 juillet 1916), la Commission technique participa aux avantages d'une action collective à toutes les industries, mais en restant spécialisée dans la recherche et l'achat de l'outillage minier.

L'œuvre accomplie par la Commission technique a été considérable. Elle élaborait le programme de la reconstitution. Son service des études définit, de concert avec les constructeurs, des normes pour chaque matériel, ainsi qu'un type unique, afin de faciliter l'exécution rapide des commandes, par la standardisation des fabrications. C'était indispensable, étant donné le volume exceptionnel des besoins de la reconstitution minière en matériels et machines, cependant que l'industrie manufacturière désorganisée, manquant de bras et de charbon, voyait, même après la guerre, sa capacité de fabrication demeurer très restreinte. Étendues à presque toutes les branches de l'industrie minière, les études constituent une collection importante de 107 notes techniques.

À la faveur de la loi du 6 août 1919, dite Loi Dubois, qui ouvrait un crédit de 250 millions à l'Office de la Reconstitution Industrielle (O. R. I.), dont 36 millions furent réservés à l'industrie houillère, la Commission technique put constituer ses premiers approvisionnements en pompes de dénoyage, treuils électriques, équipements divers.

Au moment de l'armistice, la Commission avait déjà réuni un matériel important, qu'elle tenait à la disposition des compagnies du Pas-du-Calais, car on ne supposait pas encore que les Mines du Nord en auraient eu besoin. Quand on dut constater que les unes et les autres avaient été endommagées, du moins apparut-il que les Mines du Nord, moins atteintes, pourraient être plus rapidement remises en état. Tous les efforts devaient tendre à procurer au pays, le plus tôt possible, le charbon qui lui manquait. Aussi les Mines du Pas-de-Calais, dans un élan de solidarité patriotique, firent-elles spontanée-

ment abandon, en faveur des Mines du Nord, d'une partie importante du matériel qui leur était destiné.

Lorsque, pour des motifs d'organisation financière, la Commission technique cessa de passer les commandes, pour le compte des compagnies houillères, en avril 1921, ses commandes avaient atteint le montant de 534 millions de francs.

3° Les travaux de reconstitution.

Les compagnies s'occupaient par leurs propres moyens du déblaiement des ruines, de la réparation de leurs voies ferrées et de l'acquisition de tout ce qui n'était pas compris dans les programmes généraux du Groupement des houillères.

Les travaux de dénoyage ont été effectués par la Société civile de dénoyage des houillères du Pas-de-Calais. La Société électrique des houillères s'est chargée du réseau électrique.

Examinons successivement les diverses opérations. Les exemples que nous citons sont empruntés aux conférences de M. Parent.

DÉBLAIEMENT.

Le seul déblaiement des Mines de Lens a coûté plus de 40 millions. Il a comporté l'enlèvement de 2.500.000 mètres cubes de béton et de décombres, ainsi que le dépiècement de 60.000 tonnes de métal.

Dans les mines moins radicalement anéanties, il a fallu tirer parti de ce qui subsistait. Le cas typique est celui des chevalements qu'on s'est ingénié à réparer. Sur 191 chevalements abattus par l'explosion, il a été possible d'en redresser 56.

FORCE MOTRICE.

Dans la généralité des cas, il a fallu faire table rase de ce qui existait autrefois et reconstruire sur des plans entièrement nouveaux.

L'emploi de l'électricité a nécessairement pris dans la reconstitution des houillères une place prépondérante. Les conditions techniques ont été unifiées, avec l'adoption générale du courant triphasé, 50 périodes, sous 45.000 volts, pour les transports à grande distance, 15.000 volts pour les réseaux intérieurs des Compagnies et 3.000 volts pour les distributions d'utilisation.

La Société électrique des houillères créa, pour les besoins de la reconstitution dans le Pas-de-Calais, un réseau provisoire aérien de 150 kilomètres, avec cinq artères desservant toutes les fosses. Comme centrale, restait celle des mines de Béthune à Bully-Grenay, encore à peu près intacte, malgré qu'à 3 kilomètres des lignes elle eût été incessamment exposée au feu de l'ennemi. On la doubla en élevant une nouvelle centrale de 24.000 kilowatts sur les ruines de l'ancienne centrale des mines de Dourges.

Pour l'organisation définitive, il avait été question, un moment, de créer une centrale unique. Ce projet fut abandonné et chaque Compagnie eut sa centrale de 30 à 60.000 kilowatts. Mais le courant étant unifié, des ententes ont pu s'établir entre les Compagnies et, grâce aux interconnexions, les risques de panne générale ne sont plus à craindre.

OUTILLAGE.

Nous avons vu que, pour le matériel du début, des types Standard avaient été arrêtés, afin de permettre une fabrication rapide. Pour le gros matériel définitif, on s'est borné à uniformiser des règles techniques, chaque Compagnie restant libre de sa décision dans ce cadre général.

A peu près partout, ont été installées des machines électriques d'extraction, à la place des anciennes machines à vapeur dont le nombre était déjà tombé de 115 en 1913 à 42 en 1925.

RÉPARATION DES PUIITS.

Un entonnoir de 35 à 40 mètres de diamètre, 30 mètres de profondeur, marquait l'emplacement de ce qui avait été naguère la fosse n° 9 de Courrières. Le niveau aquifère de la craie déversait dans la mine des torrents d'eau. De plus, sous la violence de l'explosion, le chevalement d'extraction, le bâtiment, les machines s'étaient effondrés dans le puits, formant un bouchon de débris informes jusqu'à une profondeur inconnue. On remblaya le cratère. Des injections de ciment, faisant prise dans les cassures et les vides, transformèrent le bouchon de débris en un monolithe étanche qui protégea la mine contre les venues d'eau trop abondantes, et à travers le bouchon cimenté, on put reprendre le creusement du puits. La consommation de ciment dépassa 4.000 tonnes. Le 17 octobre 1919, le travail était terminé.

Des difficultés semblables pour les puits 8 et 8 *bis* de Béthune.

A Lens, Liévin et Meurchin, les puits étant déjà complètement inondés, il fallut forer autour de chaque puits une série de sondages verticaux sur toute l'épaisseur de la craie, soit 100 à 120 mètres, et y injecter un lait très clair de ciment sous une pression convenable, par quantités considérables jusqu'à 1.000 tonnes autour d'un seul puits. Le 31 décembre 1920, les mines avaient enfin dégagé tous leurs cuvelages et le dénoyage pouvait commencer.

DÉNOYAGE.

On a retiré des mines environ 100 millions de mètres cubes d'eau, dont plus de 95 pour les seules mines du Pas-de-Calais : le débit de la Seine à Paris pendant trois semaines, en période d'étiage.

A la surface, pour écouler de telles masses d'eau, il a fallu construire des aqueducs spéciaux et procéder à des élargissements de canaux.

42 pompes électriques spécialement construites pour l'épuisement des eaux dans les mines ont été mises en marche, fournissant ensemble une puissance de 23.100 chevaux. Avec sa tuyauterie, son chevalement, ses cabestans, ses câbles, chaque engin, haut de 12 mètres, représentait un poids de l'ordre de 80 tonnes.

Les seuls travaux de dénoyage ont coûté environ 200 millions de francs, soit 2 fr. le mètre cube.

BATIMENTS ET MAISONS OUVRIÈRES.

Lens, ville de 32.000 habitants avant-guerre, n'était plus qu'un amas de décombres. Les premiers colons de la reconstitution durent se contenter de baraquements. Le pays était anéanti.

Au lieu de 8.000 logements qu'elles possédaient avant-guerre les Mines de Lens ont dû en reconstruire plus de 15.000, avec écoles, dispensaires, pour retrouver leur capacité de production d'autrefois. Il a fallu 1 milliard de briques et plus de 400 millions de francs.

4° Les moyens financiers.

Les travaux de déblaiement et de remise en état du sol, de même que les travaux de dénoyage constituaient des travaux d'Etat. Ils ont été effectués par les Compagnies houillères ou la Société civile de dénoyage comme des travaux publics, directement à la charge de l'Etat.

Les autres travaux, la reconstitution proprement dite, ont bénéficié des dispositions légales relatives aux sinistrés et aux dommages de guerre. Nous avons cité, au passage, les premières cessions en nature faites en vertu de la loi du 6 août 1917, sur le crédit de 250 millions ouvert à l'Office de la Reconstitution Industrielle. Ensuite, est venue la grande loi du 17 avril 1919, qui a posé le principe même de la réparation

des dommages de guerre et a permis aux sinistrés de recevoir des avances. En fait, les houillères n'ont pas reçu des avances mais de simples acomptes à valoir sur leurs indemnités, en remboursement des dépenses de reconstitution qu'elles pouvaient justifier.

Mais c'est la loi du 31 juillet 1920, par ses articles 150 à 159, qui a fourni l'instrument financier le plus intéressant pour la reconstitution rapide des houillères. Nous ne pouvons en faire ici une analyse complète car nous serions entraîné à de trop longs développements. Il suffira de rappeler que la loi autorisait l'Etat à délivrer des certificats provisoires de dommages de guerre et à passer avec les sinistrés des conventions pour le paiement par annuités des sommes correspondantes. Les certificats d'annuités remis aux sinistrés par le Trésor pouvaient être cédés ou donnés en garantie dans les conditions prévues par le Code civil ; ils pouvaient être « mobilisés » et servir de gage à des emprunts. Dans le cas des houillères, il fut fait application des dispositions de la loi par deux conventions passées avec l'Etat, les 9 mars 1921 et 20 mai 1922, pour des montants de 1.200 et 500 millions de francs.

Le Groupement des houillères sinistrées du Nord et du Pas-de-Calais, société anonyme au capital de 50 millions, constituée le 29 décembre 1920, eut précisément pour objet de centraliser, recouvrer et gérer les annuités prévues par les Conventions, émettre des emprunts gagés par ces annuités, gérer les sommes empruntées et les répartir au fur et à mesure de la reconstitution. Des emprunts furent placés dans le public à la suite de chacune des conventions de 1921 et 1922, mais pour conserver à ces opérations leur caractère privé et corporatif, pour éviter à l'Etat le reproche d'une inflation déguisée, les Compagnies houillères joignirent leur propre garantie à celle de l'Etat. La société civile des obligataires entra en possession des gages, conformément à l'article 2.076 Code civil, par la remise matérielle des certificats du Trésor et des engagements souscrits par les Compagnies.

5° Les résultats.

Pour le mineur, la mine ne commence vraiment à renaître qu'avec le travail du fond. Le but, le suprême espoir, c'est la reprise de l'extraction. Dans les mines envahies du Pas-de-Calais, ce moment tant attendu et salué avec la joie que l'on pense, avait nécessité deux longues années de travaux préparatoires, ingrats et décevants parce que sans résultats tangibles par eux-mêmes. Pour certaines mines même, il a fallu attendre trois ans. Par une heureuse exception, moins endommagées, les mines d'Ostricourt avaient, dès la fin de 1920, retrouvé leur chiffre d'extraction d'avant-guerre, grâce à l'adoption résolue d'une série de moyens de fortune. Rapidement aussi, pour les mêmes raisons, les Mines du Nord avaient pu débiter du charbon en quantités appréciables.

Dès 1924, le bassin avait reconquis le niveau d'avant-guerre. Mais pour les mines les plus endommagées, pour Lens notamment, la reconstitution ne sera complètement achevée qu'en 1926.

En six ans à peine, quel prodigieux labeur, tout entier voué au rétablissement du pays meurtri, avec l'énergie, l'indéfectible volonté d'une population malgré tout enracinée à son sol ! Premiers colons de la civilisation, campés sous des abris précaires, la foi dans l'âme, les mineurs ont fait revivre ce pays.

Et cependant, la matière, les éléments n'avaient pas été les seuls obstacles à vaincre. L'homme social l'avait compliquée : crise d'effectifs diminués ou dispersés par la guerre, aggravée par la loi Durafour réduisant la durée du travail, ouvriers moins entraînés ou troublés par l'agitation sociale, donc à rendement déficient. Tous ces facteurs auraient pu ralentir la reprise. Pour les compenser, il a fallu accroître les effectifs en organisant le recrutement, l'immigration, puis l'acclimatement en France de nombreux mineurs polonais ; il a fallu concurremment développer l'effort de construction pour loger la

main-d'œuvre supplémentaire. Ce n'étaient plus 16.000 maisons à reconstruire, mais 25.000 représentant une dépense de plus de 800 millions pour les seules mines du Pas-de-Calais.

Il ne faut pas séparer ces divers efforts. Le temps les a associés et la reconstitution de notre grand bassin houiller est le fruit de leur synthèse. Mais désormais, la France était libérée, au moins partiellement, d'une dépendance excessive à l'égard de l'étranger pour son approvisionnement en combustibles, l'industrie pouvait travailler avec plus de sécurité et à de meilleures conditions. C'est bien là, dans les annales de l'après-guerre, une des contributions essentielles à la restauration de l'économie nationale.

La France avait d'ailleurs promis de faire toute diligence pour la remise en état des mines sinistrées. Elle s'y était engagée par le Traité de Paix (Partie VIII, annexe 5). Il appartenait à la Commission des Réparations de constater officiellement que l'engagement avait été tenu. Le Chef de son Bureau des charbons, M. Mosca, délégué italien, dont la compétence et la haute impartialité ont toujours été unanimement appréciées, — nous nous plaisons nous-même à lui rendre cet hommage — concluait, après un long rapport à la suite d'une enquête sur place en novembre 1921 :

« Il résulte des constatations faites et des résultats déjà obtenus dans l'œuvre de reconstruction des mines dévastées que les difficultés d'ordre technique qui s'opposaient à leur relèvement peuvent être désormais considérées comme résolues.

« Il reste à accomplir un travail considérable qui demande naturellement beaucoup de temps et l'engagement de capitaux énormes, mais il est possible au Bureau des Charbons d'affirmer que jusqu'à présent « toute diligence a été faite faite pour la remise en état des Mines du Nord et du Pas-de-Calais », ainsi qu'il avait été entendu au paragraphe 2 de l'Annexe V à la Partie VIII du Traité de Versailles. Devant les efforts héroïques accomplis par tous les intéressés à cette œuvre grandiose et au sens de la responsabilité envers le pays qu'ils ont prouvé au plus haut degré, le Bureau des Charbons n'a pas de doute que la même diligence sera employée jusqu'à l'accomplissement complet de la reconstruction des mines dévastées ».

CHAPITRE IV

Le Bureau national des Charbons.

Pour en avoir été l'instrument, le Bureau national des Charbons ou B.N.C. créé le 12 avril 1916, a attaché son nom à la réglementation générale de la répartition et des prix du charbon, en vigueur en France pendant la guerre et jusqu'au 1^{er} mars 1921.

A des circonstances exceptionnelles, des mesures exceptionnelles. Personne ne pouvait dénier à l'Etat le droit, même le devoir, d'intervenir dans la répartition des charbons au cours de la guerre, quand l'approvisionnement du pays était en péril et qu'il fallait de toute nécessité couvrir par priorité les besoins intéressant le plus directement la défense nationale. Mais le principe admis, restent les modalités de l'action gouvernementale et administrative. Si nous les critiquons d'ailleurs, c'est moins pour reprocher telle ou telle mesure aux hommes qui, en ces heures graves, eurent la lourde charge du Pouvoir, — dans l'action, le mieux est l'ennemi du bien — que pour en tirer un enseignement d'ordre économique sur la vertu relative des divers systèmes qui ont été successivement appliqués.

Approvisionner, distribuer, fixer les prix. Telles étaient, dans l'ordre, les trois opérations qui se proposaient à l'activité et à la réglementation de l'Etat. Permettre aux mines de travailler en leur laissant ou en leur rendant les ouvriers nécessaires, organiser sur une base nationale les achats à l'extérieur pour le tonnage d'appoint, assurer l'acheminement de ce tonnage

par voie de mer, régler les transports intérieurs, autant d'efforts qui concourraient à l'approvisionnement du marché. M. Olivier leur a consacré de très longs développements dans son livre sur la politique du charbon, qu'il serait inutile de reproduire ici. En parlant du B.N.C., nous voulons plutôt évoquer le rôle de l'Etat en matière de répartition des tonnages et fixation des prix sur le marché intérieur.

Dans tes trois premiers paragraphes, nous définirons les trois régimes qui se sont succédé. Du moins, dans un effort de systématisation et de simplification, nous a-t-il paru possible de ramener à trois formules principales, en négligeant les nuances, les divers états de la réglementation. Avec le quatrième paragraphe, nous examinerons les incidences de l'intervention étatique sur les questions ouvrières. La liquidation fera l'objet du cinquième.

1^o Les priorités d'attribution et la taxation des prix.

La loi du 22 avril 1916 est à la base de toute la réglementation de la guerre. Jusqu'à cette loi, il n'y avait pas eu, à proprement parler, de réglementation charbonnière, le gouvernement ayant simplement fait usage des pouvoirs généraux qu'il tenait de l'état de siège.

Laborieuse avait été sa naissance. Pendant six mois, la loi était restée sur le chantier, le Sénat résolument hostile à une étatisation trop accentuée, ne l'ayant acceptée qu'après avoir apporté des modifications fondamentales au texte, beaucoup plus hardi, voté par la Chambre sur le rapport de la Commission des Mines.

La Chambre était d'ailleurs allée au-delà du projet de loi déposé par le gouvernement. Elle avait prévu la création d'un Office national des charbons, doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière, qui eut pris la charge totale de la répartition des charbons. Le projet comportait en outre une

taxation des prix au détail et une péréquation générale de tous les prix, de manière à réduire les inégalités résultant de la provenance différente des charbons. Approvisionné en charbon anglais ou en charbon français, le consommateur eut payé le même prix, le prix unique de la péréquation.

Office national et péréquation échouèrent devant le Sénat, également effrayé par l'une et l'autre innovations, qui lui paraissaient trop entreprendre sur les droits de l'individu. Envers la péréquation, il observait de plus, fort justement, qu'elle ne résoudrait pas la crise des hauts prix. Or, à son avis, il fallait d'abord conjurer la crise elle-même ; et il insista afin qu'on s'y efforçât. Le 8 mars 1916, M. Clémentel obtenait à Londres, de M. Runciman, que les prix anglais et les frets pour la France fussent abaissés de 20 %. Le Sénat consentit alors à voter la loi, déjà fortement amendée par lui.

La péréquation était complètement abandonnée. Abandonné aussi le projet d'Office national ; à sa place, un simple rouage administratif, le B.N.C., bureau créé au Ministère des Travaux publics depuis le 12 avril. Mais le gouvernement obtenait le pouvoir de taxer le charbon, de taxer les frets et de réquisitionner les tonnages en ayant recours à la Commission militaire des Mines.

C'est par la réquisition qu'intervint l'Etat dans la distribution des tonnages. La réquisition pouvait être en quelque sorte préalable, sous la forme des ordres de priorité d'attribution adressés par le B.N.C. aux mines et aux ports d'importation, ou bien elle s'exerçait inopinément par des ordres de déroutement transmis aux transporteurs. L'abus des déroutements, fruits de l'imprévision, a suscité de très vives plaintes ; pour justifiées qu'elles fussent, celles-ci n'en sont pas moins restées sans grand effet. Plus normale, la pratique des priorités d'attribution a pu être considérée comme caractéristique du système de répartition, alors en vigueur.

La taxation des charbons dans les ports a été inaugurée par l'arrêté du 31 mai 1916. Etait-il besoin d'étendre la taxation aux mines ? Par une discipline librement et spontanément

consentie, les Compagnies houillères s'étaient déjà engagées à ne plus relever le prix de vente sans l'agrément du gouvernement. Le Comité des houillères avait confirmé cet engagement, au nom des Compagnies, par une lettre adressée au Ministre, le 29 juillet 1915. Pourquoi alors employer la coercition, quand la persuasion avait suffi ? On invoqua la loi, des scrupules de légalité, une prétendue disparité de traitement, dans la forme, entre les mines et les ports, et l'arrêté du 8 août 1916 taxa le charbon sur le carreau de la mine, comme il l'était déjà au départ des ports.

Ce fut le triomphe de la répartition administrative. Les arrêtés de taxation se succédèrent. Ils opéraient rétroactivement, en sorte qu'on prit bientôt l'habitude, en achetant le charbon, de compter sur des majorations après coup ; c'était un entraînement sans fin à la hausse. Prévoir la hausse, n'est-ce pas déjà l'accepter ? Le régime devint plus serré et plus étroit à mesure que les difficultés d'approvisionnement se firent plus grandes.

A l'automne 1916, Marcel Sembat déposa son projet de taxation au détail des prix des charbons pour foyers domestiques, avec péréquation des prix par des Offices départementaux. Sans attendre le vote du projet de loi, un arrêté du Préfet de la Seine institua l'Office départemental de la Seine qui, à son tour, provoqua la formation d'une société commerciale, ou groupement charbonnier, qui fut bien vite accusée de favoriser les uns aux dépens des autres. Le Sénat d'ailleurs, toujours hostile à la péréquation, ne devait conserver du projet Sembat que l'institution facultative d'Offices départementaux, comme simples organes répartiteurs.

Succédant à Marcel Sembat comme Ministre des Travaux publics dans le deuxième cabinet Briand, le 13 décembre 1916, M. Edouard Herriot pensa qu'il y avait avantage à se montrer plus libéral. Il préconisa le contrôle des cours plutôt que la taxation des prix, mais le système était trop bien engrené. Du reste, les Ministres passaient : le 19 mars 1917, encore une nouvelle équipe avec le cabinet Ribot : Violette au Ravitaille-

ment, Albert Thomas et Loucheur à l'Armement. On signalait des abus de toutes parts ; on dénonçait les extravagances et les incohérences de la répartition administrative, qui attribuait aux uns les combustibles destinés aux autres ; on criait scandale à voir des licences d'importations délivrées à des personnes sans titre, qui les cédaient moyennant finance ; on accusait, et non sans preuve, tels revendeurs bien en cour de revendre 200 et 300 francs du charbon acheté 80 francs au prix de taxation.

Par ses circulaires aux Préfets, des 29 avril et 22 mai 1917, le Ministre du Ravitaillement tenta de porter remède à tous ces abus. Une série de mesures vinrent renforcer l'action de l'Etat : recensement des besoins, institution prochaine de la carte de charbon, formation de groupements charbonniers obligatoires pour le 1^{er} juillet 1917. D'autre part, on poursuit la spéculation et, pour mieux la réprimer à l'avenir, le gouvernement déposa un projet de loi qui allait devenir la loi du 10 février 1918. Mais le 20 juin, les affaires charbonnières furent enlevées à Violette et confiées à Loucheur, dès lors grand-maître du charbon pour deux ans et demi. Avec le plan Loucheur, nous entrons dans la deuxième phase de leur réglementation.

2^o Les groupements charbonniers et la péréquation des prix (Plan Loucheur).

Le plan Loucheur a été exposé à la tribune de la Chambre le 20 juillet 1917. Le *Temps* l'avait officieusement annoncé dès le 1^{er} avril. Avec lui, ce fut la mainmise complète de l'Etat sur tout le charbon produit ou importé ; la réquisition totale, la répartition par le B.N.C et des sous-groupements locaux et enfin, couronnant le système, après la taxation, la péréquation générale des prix. Pour plus de précision, énonçons :

Création de stocks généraux au moyen de déroutements ;

Répartition des consommateurs en sept catégories qui seront servies

dans l'ordre, selon leur degré d'utilité pour la défense nationale et à concurrence des disponibilités.

Fixation de zones de desserte liant obligatoirement telle région à telle source d'approvisionnement.

Recensement des besoins et répartition par les Offices départementaux, sous-répartition par les Mairies, avec l'aide de groupements charbonniers, obligatoirement constitués depuis le 1^{er} juillet 1917 :

20 groupements des industriels de l'Armement (G.I.A.), groupements des industriels de l'Intérieur (G.I.I.), groupements pour la consommation domestique, etc...

Pour Paris, institution de la carte de charbon à partir du 1^{er} septembre 1917 ;

Péréquation générale des prix par le Compte spécial des Chemins de fer de l'Etat.

Tel fut le régime en vigueur depuis août 1917 jusqu'au 1^{er} juillet 1919. C'est à proprement parler le régime de la guerre. Les vacances parlementaires facilitèrent sa mise en œuvre dans le courant de l'été 1917, en dispensant le Ministre d'avoir à convaincre le Sénat, toujours hostile à la péréquation et à de nouveaux empiètements de la part de l'Etat.

3^o La compensation.

De l'avis général, il était impossible, sitôt l'Armistice, de rendre la liberté complète au commerce du charbon. Il fallait une transition avec beaucoup de ménagements, d'autant que la situation charbonnière de la France allait demeurer, encore assez longtemps, franchement mauvaise, les disponibilités ne couvrant pas 60 % des besoins.

Mais à défaut de la liberté complète, on devait pouvoir apporter des tempéraments appréciables au régime de la guerre. Un premier projet démobilisateur, qui devait entrer en vigueur le 1^{er} avril 1919, avait prévu le remplacement du B.N.C., organisme purement administratif, par un office au sein duquel les différents intérêts eussent été représentés. Le projet n'aboutit pas, le B.N.C. fut maintenu et la circulaire du

2 mai 1919 vint poser les principes de l'organisation nouvelle, applicable à partir du 1^{er} juillet 1919. Un peu plus tard, la loi du 14 novembre 1919 prorogeait jusqu'au 30 avril 1921 les dispositions fondamentales de la loi du 22 avril 1916.

Les consommateurs restèrent groupés en catégories; il y en eut 5 au lieu de 7. Les groupements charbonniers existants furent conservés comme groupements d'achats en commun — on disait alors réalisateurs, — mais ils cessèrent en principe leurs fonctions de répartiteurs. La taxation des charbons était maintenue. On abandonna la péréquation, mais on instaura la compensation. Des changements de forme, un mot nouveau, celui de compensation : c'était à peu près tout le progrès. Le régime transitoire allait se prolonger pendant près de deux ans, jusqu'au 31 mars 1921.

Quelle différence entre la péréquation et la compensation ? Voici. La péréquation est une opération comptable qui consiste à calculer, *a posteriori*, le prix moyen des achats réels et à appliquer ce prix moyen à l'ensemble des consommateurs, en réglant les différences en plus ou en moins. La compensation vise au même résultat, mais par un procédé forfaitaire et *a priori* : on surtaxe d'un montant ou d'un pourcentage déterminé le charbon français, qui est le moins cher, on accorde une ristourne à la tonne aux importateurs de charbons étrangers. Au point de vue du mécanisme des prix, c'est du pareil au même, péréquation ou compensation sont des termes équivalents qui ont le même effet, quant à la formation des prix sur le marché; nous y reviendrons plus loin. Au point de vue du commerce, la compensation offre un avantage : elle permet de laisser les acheteurs libres de choisir leurs fournisseurs. On a l'illusion d'un retour à la liberté du commerce mais comme partout on payera sensiblement le même prix, il n'y a pas à craindre des ruées ou des accaparements. Au point de vue des producteurs français qui supportent le poids de la surtaxe, c'est un formidable impôt levé sur la production nationale. Qu'on en juge plutôt :

Date des arrêtés de compensation	Prix carreau mine du charbon français (Pas-de-Calais) Tout venant flénu 20/25 %		Ristourne sur charbons anglais
	Frs, à la tonne	Surtaxe	
1919 1 ^{er} septembre....	54,50	15 (27 %)	30
1920 1 ^{er} janvier	59,50	45 (75 %)	50
— 1 ^{er} mars	59,50	75 (126 %)	50
— 10 mai	71	113,60 (160 %)	100
— 10 juin	71	101,50 (150 %)	100 ou 50 (1)
— 16 juillet.....	71	86,50 (125 %)	100 ou 50 (1)
— 1 ^{er} décembre	76	76 (100 %)	100 ou 50 (1)
— 15 décembre ...	76	60,80 (80 %)	45 % ou 22,50 % (1) s/ la perte au change
— 21 décembre	76	22,80 (30 %)	45 % ou 22,50 % (1)
1921 1 ^{er} février.....	76	22,80 (30 %)	0
— 1 ^{er} mars	76	0	0

Jusqu'au 10 mai 1920, la surtaxe fut d'un montant fixe à la tonne. A partir du 10 mai 1920, elle s'exprima en un pourcentage du prix de vente. A partir du 1^{er} septembre, une discrimination fut introduite entre les mines, des surtaxes plus élevées étaient imposées à la plupart des mines non sinistrées du Pas-de-Calais, ainsi qu'aux mines de Blanzky, des surtaxes moins élevées aux autres mines. D'une légalité douteuse et appliquée sans grand discernement, la mesure aboutit à des écarts anormaux entre les prix de vente des combustibles de même qualité, en provenance du même bassin, selon que les conditions d'exploitation de la mine avaient été jugées plus ou moins favorables.

Les charbons domestiques ne supportèrent que des surtaxes réduites, ainsi que les charbons belges assimilés, par mesure générale, aux charbons français pour foyers domestiques. A partir du 1^{er} mars 1920, les charbons sarrois se virent également surtaxés, sensiblement au même taux que les charbons français. Quant aux charbons allemands, livrés au titre des Réparations, la question ne se posait pas, le B.N.C. ayant toute liberté, par la maîtrise des tarifs, d'ajuster leur prix de vente

1. Suivant le prix caf du charbon anglais.

au niveau convenable. Les charbons américains, comme les charbons anglais, bénéficièrent de ristournes. Fixée à 100 frs à partir du 10 mai 1920, la ristourne sur les charbons américains fut portée à 150 frs du 1^{er} octobre au 15 décembre.

Mais nous avons hâte d'en venir à l'essentiel, l'effet sur la formation des prix des systèmes dits de péréquation ou de compensation. L'opinion publique a trop longtemps ignoré, en effet, que ces systèmes ont été générateurs et accélérateurs de la hausse.

Dès l'instant où l'importateur français sait que le prix payé par lui à l'exportateur britannique entrera dans la péréquation générale, ce prix perd le plus clair de sa signification pour l'acheteur, qui est prêt à consentir toutes les majorations pourvu qu'il obtienne du vendeur le tonnage désiré, car ces majorations, par le jeu de la péréquation, ne resteront à sa charge que pour une bien faible proportion.

De même, pour les prix compensés par des ristournes. Le seul prix réel pour l'importateur, c'est le prix ristourne déduite et comme la ristourne ira augmentant à mesure que le prix s'élèvera — c'est le principe même de la compensation — l'importateur suit la hausse avec une sorte d'indifférence. Il ne cherche pas à l'enrayer, il cherche seulement à couvrir ses besoins. La hausse des prix d'importation nécessite alors, à la fois, une nouvelle élévation des ristournes et une plus forte surtaxe des charbons français. Mais l'élévation des ristournes appelle, à son tour, la hausse des prix d'importation.

Il n'y a pas de raison, en effet, que le vendeur britannique ne s'approprie le bénéfice entier de la ristourne, surtout lorsque l'importateur français est tout disposé à le lui abandonner et que l'offre en tonnage est strictement limitée, comme ce fut le cas après la guerre. Ainsi vit-on le charbon anglais passer de 60/ à 80/ quand, le 22 août 1919, on annonça qu'à partir du 1^{er} septembre, il donnerait lieu à une ristourne de 15 fr. C'est le cercle sans fin, la péréquation ou la compensation servant de moteur à la hausse.

Nous avons stigmatisé l'égoïsme britannique : restriction des

tonnages à l'exportation et fixation de prix minima ont, certes, été deux facteurs décisifs de la hausse des prix dont nous avons été victimes, mais reconnaissons, par devers nous, que les victimes ont été bien maladroites et que notre réglementation des prix a précipité, exaspéré la hausse, au lieu de l'enrayer.

Qu'eût-il fallu ? Beaucoup de systèmes étaient concevables. Après la guerre, on aurait pu, sans grand risque, desserrer plus tôt l'étreinte administrative, laisser les prix s'établir librement et taxer les bénéfices exceptionnels des charbonnages, en s'inspirant de la législation sur les bénéfices de guerre. Tout, sauf verser des ristournes sur les charbons anglais. L'expédient était malencontreux et ruineux ; il ne nous procurait même pas une tonne de charbon supplémentaire, puisque les exportations anglaises étaient limitées.

A vrai dire, — et, c'est là, selon nous, la seule explication plausible —, si l'on resta si longtemps attaché au système, c'est que ses inconvénients, n'avaient pas apparu aussitôt. Tant que le charbon anglais exporté vers la France fut taxé à prix maxima ou fixes par le gouvernement anglais, il n'y avait pas eu à craindre de brusques décrochages en hausse et, si les effets de la péréquation devaient néanmoins s'intégrer fatalement dans les prix, en stimulant la hausse, du moins s'agissait-il de mouvements lents, presque réguliers, peu sensibles à l'opinion publique. Mais le 28 mai 1919, le frein artificiel et autoritaire fut débloqué. En substituant des prix minima aux prix fixes, pour l'exportation vers la France, le gouvernement anglais débridait la hausse, qui pouvait dès lors en prendre à son aise. A partir de cette époque, qui correspond chez nous à l'euphémisme de la compensation, le jeu naturel des incidences économiques s'imposa à tous.

Qu'on ne vienne pas dire surtout que le maintien de la taxation des charbons dans les ports, côté français, pouvait faire contre-poids à la spéculation. L'exportateur anglais n'était pas en peine de trouver acquéreur pour son charbon, le monde entier en manquant. Il fallait bien, *nolens volens*, que la taxa-

tion française s'ajustât au cours du marché libre, sous peine de voir les tonnages se diriger vers une autre destination. La taxation ne pouvait être qu'une mesure de police intérieure, sans effet dans l'ordre international.

Il n'est au pouvoir d'aucune réglementation des prix d'empêcher la hausse quand la demande dépasse l'offre. Le remède, nous l'avons vu plus haut, vint seulement d'une augmentation rapide des tonnages offerts ; l'accroissement de la production et la restriction des besoins additionnèrent leurs effets. Alors les prix baissèrent devant l'abondance. Mais ils baissèrent d'autant plus vite et d'autant plus profondément que des mesures artificielles avaient trop longtemps favorisé la spéculation à la hausse : organisation méthodique de la hausse, du côté anglais, réglementation à buts opposés mais inadéquate, du côté français.

Excès de baisse après un excès de hausse ; pour finir, la désorganisation du marché et le déséquilibre de la production. De la hausse, subsistait le niveau élevé des salaires et des prix de revient en général, incompressibles du jour au lendemain. La situation de l'industrie se révélait désastreuse ; et ce fut effectivement un désastre pour l'Angleterre, pour son budget, pour ses ouvriers réduits au chômage. En France, la situation fut moins grave, en raison de la dévalorisation du franc qui maintenait, malgré tout, nos prix fort en dessous du niveau mondial.

4° L'agitation ouvrière

Avec la compensation, nous avons terminé l'examen des régimes administratifs de répartition et de contrôle des prix. Nous pourrions donc ici clore le chapitre. Il est une question cependant que nous ne pouvons négliger d'y rattacher en quelques mots, c'est la question ouvrière, parce que décidant des prix des charbons, il appartenait aussi à l'Etat de fixer les salaires, toute hausse de ceux-ci entraînant un relèvement de ceux-là. Dans les débats, le rôle des exploitants était forcé-

ment effacé derrière celui de l'Etat. N'eût été, pour eux, le souci de l'avenir, ils auraient pu demeurer indifférents aux décisions prises. Comme on a pu le dire, ils travaillaient alors en régie désintéressée pour le compte de l'Etat.

Il ne serait pas juste, cependant, d'imputer à la seule intervention administrative la responsabilité de l'agitation ouvrière. Les lendemains des grandes secousses offrent toujours le spectacle d'une grande instabilité économique et sociale. Les conflits miniers de 1919-1920 se sont précisément produits à une époque d'agitation ouvrière intense et générale, qui n'épargna aucun pays. L'objet même des grèves n'était plus d'ailleurs proprement minier. Comme dans tous les mouvements semblables à l'époque, au-delà des revendications professionnelles, perçaient les visées politiques et révolutionnaires.

D'autre part, la hausse du coût de la vie, consécutive à la hausse des prix de toutes les marchandises, nécessitait d'équitables réajustements de salaires. De même, il ne pouvait plus être question de demander aux mineurs le même effort de travail qu'ils avaient consenti par solidarité nationale, durant la guerre, avec le rétablissement de la journée de 9 heures.

Mais, même en faisant largement la part des circonstances, il apparaît bien que les Pouvoirs publics se sont laissé imposer par les syndicats ouvriers de véritables capitulations, grosses de conséquences immédiates et pour l'avenir.

Malgré la disette de charbon, on revient à la journée de 8 heures dès le mois de mars 1919. Ce n'est pas assez. Les syndicats présentent de nouvelles revendications tendant simultanément à une nouvelle diminution de la durée de travail, à une révision des salaires (le bordereau des salaires), à l'institution de commissions mixtes de contrôle, à la représentation des mineurs dans les Conseils d'Administration des Compagnies.

Les mineurs se mettent en grève au mois de juin. Le gouvernement cède et, le 24 juin 1919, fait voter la loi Durafour, dite encore loi de huit heures, mais qui comprend désormais, dans les huit heures, tout le temps de la descente et de la

montée, ainsi que le temps de repos (briquet). La durée du travail effectif est réduite à 6 h. 15. La grève se prolonge néanmoins jusqu'en juillet. Elle a entraîné un déficit d'extraction d'un million de tonnes. La nouvelle loi a augmenté le prix de revient du charbon moyen, donc son prix de vente de 20 fr. environ ; le tout-venant flénu 20-25 % passe de 36 fr. 50 à 54 fr. 50.

Nouvelle agitation, nouvelle grève en mars-avril 1920, à propos des retraites. Troisième grève au moi de mai, en sympathie avec le mouvement des cheminots. Quatrième crise en octobre ; au programme, le quintuplement des salaires sur une base nationale, qui aboutit au printemps suivant à un relèvement des allocations familiales (sentence du 20 mars 1921). Le prix du tout-venant flénu doit être porté à 71 fr. en avril 1920, 76 fr. en octobre, 81 fr. en avril 1921.

Trop facilement accessibles à la pression politique, les Pouvoirs publics étaient toujours acculés à la défaite. Les velléités de résistance étaient vite brisées. Loucheur combat la proposition Durafour devant la Chambre le 10 juin 1919, mais, sur les injonctions des syndicats, invoque ensuite « un malentendu » et le 19 juin s'incline. La loi est votée le 24. Le triomphe facile et bruyant encourageait de nouvelles exigences, appuyées par de nouvelles menaces, suivies bientôt de nouvelles concessions.

Cependant l'agitation syndicaliste entravait l'effort des mineurs et, plus encore que la diminution de la durée du travail, contribuait à la baisse du rendement individuel. De 695 kgr. par ouvrier et par jour en 1913 (moyenne de la France), on tombait à 475 kgr. en 1920 et 1921.

5° La liquidation.

Voilà l'héritage que recueillaient les compagnies houillères à la fin du régime de la répartition administrative. On en précipita la liquidation à partir de novembre 1920, quand

s'affirma la baisse des prix sur le marché mondial. Les arrêtés succédèrent aux arrêtés. Les 5 novembre, 1^{er} décembre, 21 décembre, on diminuait le taux des surtaxes et des ristournes ; le 1^{er} février 1921, on supprimait les ristournes ; le 1^{er} mars, on supprimait, à leur tour, les surtaxes et l'on rendait la liberté entière au commerce des charbons.

Le B.N.C. était mort et bien mort quand, enfin, un décret du 23 février 1922 l'enterra officiellement, par un scrupule tardif de légalité.

DEUXIÈME PARTIE

Les charbons de réparations

AVERTISSEMENT

Sous le titre *l'Office des Houillères Sinistrées du Nord et du Pas-de-Calais et les charbons de Réparations*, avec une préface de M. H. de Peyerimhoff, vient de paraître, aux Editions Jouve (Paris, 1933), un important ouvrage sur les charbons de Réparations. Sa documentation, particulièrement précise et abondante, a puisé aux sources les plus sûres.

L'auteur, M. d'Armonnel, y étudie plus spécialement l'organisation, le fonctionnement et les résultats de l'Office des Houillères Sinistrées. C'est dire que nous pourrons être bref sur ces mêmes sujets, comme il nous suffira également de nous référer à l'ouvrage pour toute la partie statistique concernant les livraisons, les comptes et recettes de Réparations.

Notre tâche, ainsi allégée, pourra se reporter sur les problèmes généraux.

Dans l'ordre international, nous nous proposons l'étude des différents régimes des livraisons, l'exposé et la critique des conventions, l'analyse des conflits politiques et économiques.

Dans l'ordre plus spécifiquement interne, nous retiendrons, d'abord, la formule de collaboration entre l'Etat et l'industrie privée qu'offre en exemple l'Office des Houillères Sinistrées.

Puis, notre attention se portera vers les intérêts régionaux. En évoquant le cas de la navigation rhénane et celui de Strasbourg, nous aborderons deux problèmes importants et délicats qui, l'ère des Réparations close, restent d'ailleurs toujours d'actualité.

CHAPITRE PREMIER

Les dispositions du Traité.

Un protocole signé à *Luxembourg*, le 25 décembre 1918, obligea l'Allemagne aux premières livraisons de charbons au profit de la France. Il s'agissait alors de ravitailler en combustibles nos provinces désannexées, ainsi que les hauts fourneaux de l'Est. En contre partie d'ailleurs, l'Allemagne obtenait des denrées alimentaires et autres marchandises lui faisant défaut. Les échanges s'inscrivaient, par actif et passif, à un compte dit de *ravitaillement*.

Le Protocole de Luxembourg s'efforçait ainsi d'atténuer l'« oubli fatal » de la convention d'armistice. Il n'y parvint que très insuffisamment et le Traité de Paix, seul, put apporter la solution convenable.

Le Traité de Versailles consacre évidemment un principe différent, qui exclut la réciprocité des prestations. Ses stipulations font l'objet d'une annexe spéciale : l'annexe V à la partie VIII. Réparations.

Fruit des études de la Commission européenne des charbons, émanation du Conseil Suprême économique, les dispositions de l'annexe V sont connues, et il nous suffira d'en rappeler brièvement l'essentiel :

Les paragraphes 2, 3, 4 et 5 fixent les tonnages de charbon à livrer par l'Allemagne à la France, à la Belgique, à l'Italie, au Luxembourg. Le paragraphe 2, relatif à la France, prévoit pour elle sept millions de tonnes par an, pendant dix ans, et en outre, *une quantité égale au déficit de production des mines*

détruites du Nord et du Pas-de-Calais, calculé par rapport à l'avant-guerre. Et cette quantité, en compensation du déficit, recoit, par le paragraphe 10, *priorité* sur toutes livraisons : d'où, pour la désigner, l'expression *priorité de la France* couramment employée.

Le paragraphe 6 stipule les prix à porter au crédit de l'Allemagne, soit le prix intérieur allemand départ mine, ou le prix f.o.b d'exportation allemand, selon qu'il s'agit de fournitures par voie intérieure, fer ou eau, ou de fournitures par voie de mer ; dans les deux cas, le prix anglais correspondant servant de plafond. Au prix à la mine, pour les fournitures par voie intérieure, s'ajoute le fret jusqu'à la frontière du pays réceptonnaire.

Le paragraphe 7 laisse aux gouvernements alliés la faculté de demander des livraisons de coke métallurgique en remplacement de charbon, à raison de 3 tonnes de coke pour 4 tonnes de charbon : faculté précieuse pour la France qui devait en user largement.

Le paragraphe 10, enfin, règle les questions de procédure, avec droit pour la Commission des Réparations de différer ou d'annuler les livraisons quand, *de son avis*, la satisfaction complète des demandes est *de nature à peser d'une façon excessive sur les besoins industriels allemands*.

L'Allemagne n'a pas manqué d'invoquer la réserve. On peut même dire que le paragraphe 10 a servi de pivot à sa politique, chaque fois qu'il s'est agi de protester contre le « Kohlentribut » et les « Zwangslieferungen », ou d'excuser des manquement.

Au fait, si la Commission des Réparations avait le droit souverain de fixer le programme, l'Allemagne gardait, avec la disposition du charbon, la maîtrise non moins souveraine des moyens d'exécution.

On n'a pas oublié le livre de Keynes *Les conséquences économiques de la paix* (1920) qui a pris si violemment à parti les dispositions du Traité de Versailles et notamment les stipulations relatives au charbon. Keynes fut le premier avocat de

l'Allemagne, avec tout le prestige d'un nom fameux et l'autorité qui s'attachait à sa mission d'expert officiel. Mais Keynes avait sa manière d'interpréter les statistiques et nombreuses sont ses erreurs. Calculant les besoins de l'Allemagne sur la pointe de 1913, les ressources sur le creux de 1918 et 1919, sous-estimant de plusieurs millions par an la consommation annuelle des territoires détachés du Reich, négligeant l'appoint croissant de la production de lignite, bref, comparant ce qui n'était pas comparable, retranchant par ci, ajoutant par là, Keynes démontrait que l'Allemagne ne pourrait pas livrer les 40 à 45 millions de tonnes par an que le Traité exigeait d'elle.

M. Jacques Bardoux, dans *l'Opinion*, du 24 avril 1920, puis M. Olivier dans son livre déjà cité, sur la politique du charbon (1922), ont depuis longtemps déjà effectué la mise au point nécessaire. Nous n'avons qu'à nous y référer. Les clauses charbonnières du Traité étaient exécutables ; manquait plutôt à l'Allemagne la volonté de les exécuter.

Au surplus, aucun pays européen, sauf la Grande-Bretagne, ne pouvait espérer satisfaire en 1920 ses besoins de 1913. Tous étaient aux prises avec le désordre économique et social. Partout la production était en baisse. Enfin, il y avait eu les destructions de la guerre, dont il était bien juste que l'Allemagne supportât le poids.

L'Europe occidentale ne disposait, en 1920, que des trois quarts des ressources de 1913. En restreignant ses exportations, la Grande-Bretagne commençait par se servir. Mais fallait-il laisser croire à l'Allemagne qu'on lui permettrait d'en faire autant ? Fallait-il l'y encourager par des admonestations à l'adresse des Alliés, sous le couvert des droits de la critique et des lois de la science économique ? Pour y avoir contribué, Keynes a sa part de responsabilité dans les difficultés qui ont suivi, de même que certaine presse anglaise accessible aux doléances allemandes.

Pour notre malheur, l'intérêt immédiat de la Grande-Bretagne concordait trop bien avec celui de l'Allemagne. Dans les premières années d'après-guerre, la Grande-Bretagne a

fait fond sur la disette charbonnière en Europe occidentale. Elle l'a organisée par la restriction des exportations qui a porté les prix au quintuple de leur valeur or d'avant-guerre. Elle l'a entretenue par une attitude équivoque encourageant indirectement les résistances de l'Allemagne contre les livraisons de Réparations.

CHAPITRE II

L'Office des Houillères sinistrées du Nord et du Pas-de-Calais

1^o La formation de l'O.H.S.

Dès le 5 décembre 1918, à la Chambre, Basly, député socialiste, maire de Lens, porte-parole habituel des syndicats ouvriers, proposait de remettre les charbons allemands aux mines sinistrées. Le spectacle émouvant de notre production mutilée forçait l'adhésion de tous. Loucheur, ministre de la reconstitution industrielle, interprétait donc une opinion unanime quand, sitôt signé le Protocole de Versailles, il chargeait les houillères sinistrées du Nord et du Pas-de-Calais d'exercer les options sur les charbons assurés à la France par le Traité de Paix.

Si puissantes qu'aient été les considérations sentimentales, il faut bien ajouter que la raison positive militait dans le même sens. D'abord, un argument de droit était tiré de la stipulation du Traité établissant la priorité de la France, dans les livraisons de charbon, à l'égard du déficit de production des mines sinistrées. Ces mines étaient à l'origine de notre droit, leur déficit formant titre juridique à réparation de la part de l'Allemagne. Il était donc juste, note M. William Oualid, professeur à la Faculté de droit de Paris, dans l'étude qu'il a consacrée en 1924, à la question, dans les cahiers de *l'Europe Nouvelle*, que le titre même de l'organe chargé de suppléer

pendant un temps à l'insuffisance de notre production nationale mutilée, rappelât les mines endommagées.

On trouvera, dans la même étude, l'analyse du procédé qui a conduit à faire appel à un organisme privé et les liens de filiation qui, sous ce rapport, unissent l'Office des Houillères Sinistrées du Nord et de Pas-de-Calais, *brevitatis causa* l'Office ou l'O.H.S. aux grands consortiums de la guerre. La formule de collaboration entre l'Etat et l'initiative privée, inaugurée par ces consortiums, était reprise avec les adaptations nécessaires.

Aussi bien, personne ne songeait-il alors sérieusement à faire prévaloir une solution purement étatiste. L'Etat avait suffisamment à faire avec la gestion des mines domaniales de la Sarre, ainsi qu'avec l'expérience en cours du Bureau national des charbons.

L'Etat n'était d'ailleurs aucunement préparé au rôle dont il allait se décharger sur l'O.H.S. On n'improvise une organisation commerciale aux multiples exigences; or il fallait faire vite et bien. Les houillères sinistrées disposaient précisément, dans leurs services commerciaux en partie inemployés, du personnel spécialisé qui était nécessaire et qu'il suffisait de réunir. En assumant la direction de l'Office, leurs dirigeants mettaient en outre, au service de l'Etat, leur connaissance approfondie du marché charbonnier, leurs moyens financiers et matériels, sans oublier la garantie qu'offraient leurs méthodes de prudente et sage gestion si pleinement éprouvées dans les charbonnages. Et de surcroît, pour donner à l'Etat l'apaisement le plus complet, ils s'engageaient *ininfinitum* sur tous leurs biens, constituant l'O.H.S. sous la forme d'une Société en nom collectif et la raison sociale *Mines de Lens, Anzin, Liévin et Cie*.

Si nous insistons sur les garanties qu'apportaient ainsi les houillères à l'Etat, c'est que ce point nous paraît être de la plus haute importance, du moment que l'O.H.S. allait être comparable vis-à-vis du Trésor de sommes qui s'exprimeront par centaines de millions de francs, avec un chiffre d'affaires qui,

les meilleures années, atteindra ou avoisinera le milliard. L'Etat a connu trop d'aventures avec d'autres entreprises pour qu'il ne soit pas sans utilité de souligner ici, avec la clarté qui convient, la parfaite quiétude qu'il a trouvée, sous ce rapport, du côté de l'O.H.S.

Nous ne retiendrons pas l'objection que certains ont cru pouvoir diriger contre les houillères, à savoir qu'elles éviteraient de se faire concurrence à elles-mêmes, en éloignant le charbon allemand de leur propre zone. A la soutenir, on perdrait de vue en effet que les livraisons allemandes avaient essentiellement un but de réparation, comme leur nom l'indique assez, et, pour première cause juridique, le déficit de production de nos houillères qu'il s'agissait de suppléer dans leur mission d'approvisionner le marché, non point de concurrencer.

A meilleure preuve, l'engagement formel pris par le gouvernement français, dans le Traité de Paix, partie VIII, annexe V, paragraphe 2, de faire toute diligence pour la remise en état des Mines du Nord et du Pas-de-Calais. Or, c'eût été incontestablement entraver, ralentir cette remise en état que de refouler par une concurrence, au reste anormale, les produits péniblement sortis de nos mines convalescentes. Ainsi l'objection, manquant son but, rejoignait tout au contraire les raisons qui ont éclairé le gouvernement et fixé son choix.

Le 1^{er} octobre 1919, l'Office des Houillères Sinistrées (O.H.S.) était définitivement constitué; le lendemain, intervenait avec l'Etat la Convention qui instituait le régime des livraisons de Réparations en France.

2^o La Convention du 2 octobre 1919.

Passée au nom de l'Etat par le Directeur du Bureau National des charbons, agissant par délégation du ministre de la Reconstitution Industrielle, la Convention charge l'O.H.S. « d'exercer au nom de l'Etat, sous son contrôle et suivant les ordres qu'il

recevra de lui, les options relatives aux combustibles, assurées à la France par le Traité avec l'Allemagne ».

En son article 2, elle spécifie que l'attribution des charbons sera faite aux destinataires qui seront désignés par le Ministre, conformément aux plans de répartition généraux dressés par lui. De même, article 5, c'est au ministre seul qu'il appartiendra de fixer les prix de facturation.

L'article 3 pose les grandes lignes de l'organisation des services. D'une part, l'Office effectuera la réception des charbons allemands et leur prise en charge aux lieux de livraison fixés au gouvernement allemand. D'autre part, il assurera ou contrôlera le transport des charbons ainsi réceptionnés jusqu'aux points que précise la Convention pour leur vente à la clientèle : la gare frontière française pour les acheminements par voie ferrée ; les ports de mer du Rhin aval, soit Rotterdam, Anvers, Gand, pour les enlèvements par navire ou les réexpéditions par voie fluviale à partir de ces ports ; Strasbourg, Lauterbourg ou Kehl, pour les tonnages acheminés par le Rhin amont, après transbordement de chaland rhénan sur wagon ou péniche. Ainsi est mise en relief l'importance du rôle dévolu à l'Office dans les opérations de transport et de manutention des charbons. Il pourra traiter directement à ce sujet avec tous organismes ou entreprises, mais toujours sous le contrôle de l'Etat et moyennant son autorisation préalable.

En matière financière, il résulte de l'article 5 que l'Office facturera et recouvrera le montant des ventes et, de l'article 8, qu'un règlement de comptes aura lieu tous les mois entre l'Etat et l'Office. Ce règlement de comptes réservera à l'Etat le produit net des opérations, l'Office ne prélevant qu'une redevance à la tonne, à taux dégressif de 1 fr. 25 à 0 fr. 25, couvrant forfaitairement ses frais généraux, l'intérêt de son capital et la rémunération de son concours (1).

Dans tout cela, aucun avantage exorbitant pour les houil-

1. Majorée en 1921, en raison des extensions données à l'organisation commerciale de l'O.H.S., la redevance fut portée à 2 % du produit net, sauf attribution à l'Etat de 50 à 90 % du superbénéfice, par l'avenant de 1926.

lères, mais bien de lourdes responsabilités. C'est l'occasion de relever le caractère fantaisiste et tendancieux d'une imputation selon laquelle l'Office aurait appliqué le produit des ventes au paiement des dommages de guerre des houillères sinistrées. Si contraire qu'eût été un tel privilège au principe de l'égalité devant la loi et aux règles les plus ordinaires de la comptabilité publique, un auteur n'a pas craint de l'affirmer, à son tour, dans un ouvrage qui tente une critique du rôle de l'O.H.S. à l'égard des importations par Strasbourg (M. Julia, *Le trafic charbonnier du Port de Strasbourg*, Paris, 1926, p. 54).

3^o L'Avenant du 26 mars 1926.

La Convention du 2 octobre 1919 a fait l'objet de plusieurs avenants, mais le dernier seul, en date du 26 mars 1926, mérite une mention.

D'une part, il fallait tenir compte du nouveau régime des prestations en nature, consécutif à l'application du Plan Dawes depuis le 1^{er} septembre 1924. Il avait nécessité, du côté français, une centralisation entre les mains du Ministère des Finances de toutes les questions concernant les prestations en nature. Cette centralisation avait été effectuée par le décret du 15 septembre 1925, créant, au Ministère des Finances, un service des prestations en nature, auquel fut transféré le contrôle de l'O.H.S., précédemment assuré par le Ministre des Travaux Publics (Direction des Mines).

D'autre part, dès le début de l'année 1925, le Comité consultatif des charbons avait été saisi par le Directeur des Mines d'un projet de transformation de l'O.H.S. Du moment que la reconstitution des houillères sinistrées était achevée, il pouvait y avoir avantage à adjoindre aux représentants des houillères des représentants d'autres groupements économiques. Après une longue discussion, le Comité avait approuvé un projet de statuts pour la future société et un projet de con-

vention qu'elle aurait eu à passer avec l'Etat. Les quatre groupements, producteurs, consommateurs, transporteurs et négociants auraient délégué chacun 25 % des actions, dont moitié, dans chaque groupement, aux collectivités et sociétés de l'Est de la France. Le projet fut alors soumis à l'examen de la Direction du Budget, puis de la Commission des Economies. Le rapporteur désigné par celle-ci conclut au maintien de l'O.H.S. en modifiant seulement son mode de rémunération.

L'avenant du 26 mars 1926, passé entre le Service des prestations en nature et l'O.H.S., apporte précisément à la Convention la modification demandée par la Commission des Economies, suivant la même formule d'ailleurs qu'avait retenue, dans son projet, le Comité consultatif des charbons. Ses dispositions principales prévoient, à partir du 1^{er} janvier 1926, la participation de l'Etat dans les superbénéfices de l'O.H.S. et dans le partage de son actif en cas de liquidation, ainsi qu'un nouveau mode de calcul de la redevance.

4^o Le contrôle de l'Etat.

Ont successivement exercé le contrôle de l'Etat sur les opérations de l'O.H.S. :

Le Ministère de la Reconstitution Industrielle, Direction du Bureau national des charbons, jusqu'en mars 1921 ;

Le Ministère des Travaux Publics, Direction des Mines, jusqu'à l'avenant du 26 mars 1926 ;

Le Ministère des Finances, Service des Prestations en nature, depuis cet avenant.

La Commission de contrôle présidée par le Directeur ou le Chef de Service du Ministère chargé du Contrôle, comprenait, en outre, dans son dernier état, un Inspecteur des Finances, un Maître des Requêtes au Conseil d'Etat, un Ingénieur des

Mines. Elle était saisie de toutes les questions dont la décision appartenait au Ministre, telles que tarifs de vente, programmes généraux de répartition, contrats de transports, etc... Elle procédait aussi aux enquêtes qui lui paraissaient utiles.

Indépendamment du rôle rempli par cette Commission, le Ministère des Finances a toujours exercé un contrôle particulier sur les opérations financières de l'Office.

CHAPITRE III

De Versailles à Spa, à Wiesbaden et à la Ruhr.

1^o Les débuts.

Anticipant sur la mise en vigueur définitive du Traité de Paix, le Protocole signé à Versailles le 29 août 1919 avait fixé au 1^{er} septembre 1919 le commencement des livraisons à porter en compte Réparations, et à 1.660.000 tonnes leur contingent mensuel jusqu'au 30 avril 1920. Anticipant de même sur sa constitution officielle, l'O.H.S. dut mettre sur pied une organisation de fortune et dépêcher une mission dans la Ruhr pour y recevoir les charbons à partir du 1^{er} septembre 1919. D'autant plus méritoire était l'effort, qu'en la circonstance il avait à compter avec les troubles révolutionnaires entretenus, spécialement dans la Ruhr, par le mouvement spartakiste, troubles qui devaient d'ailleurs éclater de nouveau au printemps 1920.

Succédant à son Comité d'organisation et officiellement investie de ses pouvoirs le 10 janvier 1920, par la mise en vigueur définitive du Traité de Paix, la Commission des Réparations eut la charge de veiller à l'exécution de l'annexe V. Dans ce domaine, sa tâche principale fut de fixer, chaque mois, le tonnage à livrer par l'Allemagne, tâche qui devait se révéler particulièrement délicate dans la nécessité où était la Commission de tenir compte, à la fois, des besoins industriels allemands et des droits stipulés par le Traité en faveur des puissances alliées. Dès le début, il apparut d'ailleurs, pour

modérés que fussent les programmes, que leur exécution laisserait fort à désirer.

À peine installée, la Commission fut saisie par le gouvernement allemand de nombreuses questions contentieuses. Deux surtout devaient avoir sur l'exécution des livraisons une répercussion aussi fâcheuse qu'immédiate, car elles visaient directement la validité des programmes.

La première invoquait le délai de préavis de 120 jours que la Commission était tenue d'observer pour la notification des programmes à l'Allemagne. Du moment que la Commission n'était entrée officiellement en fonctions que le 10 janvier 1920, le gouvernement allemand soutint qu'aucune des notifications antérieures, faites par le Comité d'organisation n'était juridiquement valable, et qu'en conséquence, les obligations de l'Allemagne ne courraient qu'à partir du mois de mai 1920.

La seconde question eut trait à l'imputation des livraisons anticipées sur les programmes de 1920 : quelle part devait en être rattachée au Protocole de Luxembourg, quelle autre à valoir sur les obligations du Traité, et comment étaler cette dernière sur les programmes en cours ? Une décision prise en septembre 1920 par la Commission parut à l'époque, régler le litige ; il devait néanmoins être à nouveau évoqué en 1925, lors des règlements de comptes définitifs.

Le déficit dans l'exécution des programmes était devenu chronique. Dès le début de 1920, au lieu de 1.670.000 tonnes au programme mensuel, la France ne recevait qu'une moyenne de 600.000 tonnes ; même pas de quoi compenser le déficit de production des houillères sinistrées qui était alors de 1 300.000 tonnes. L'Allemagne se défendait en invoquant sa situation économique et les troubles dont elle souffrait : agitation sociale, réduction de la durée de travail, grève des dockers de Rotterdam au mois de février, soulèvement communiste dans la Ruhr au mois de mars, etc. M. Millerand n'en affirmait pas moins l'intention de la France de porter la question devant la Conférence des Ambassadeurs.

L'attitude politique de l'Allemagne y mit le comble. Par

décision du 29 mai 1920, la Commission des Réparations venait de porter de 250 à 450.000 tonnes le contingent mensuel alloué à la Pologne en charbons de Haute-Silésie, décision qu'exécutait la Commission interalliée de gouvernement et de plébiscite, alors chargée de l'administration du territoire haut-silésien. L'Allemagne protesta et crut pouvoir exercer des représailles, en réduisant à nouveau les livraisons en provenance de la Ruhr.

C'est ainsi qu'en juin, malgré des circonstances économiques plus favorables pour l'Allemagne, la France ne reçut que 855.000 tonnes, contre 940.000 en mai, la moitié environ de son programme. Cependant, l'Allemagne avait vendu 800.000 tonnes de combustibles à la Hollande au cours du 1^{er} semestre 1920 et chaque mois elle expédiait 35.000 tonnes en Suisse. Elle couvrait 79 % de ses propres besoins quand la France n'en était qu'à 60 %.

Par application du paragraphe 7 de l'Annexe II à la Partie VIII du Traité, la Commission des Réparations dut constater le manquement de l'Allemagne. Elle s'y résigna sur l'insistance du délégué français, mais avec une visible répugnance, qu'entretenait le délégué britannique, toujours soucieux de ne causer nulle peine, même légère, à l'Allemagne. Nous en savons la raison.

2^o Spa.

C'est dans ces conditions qu'en juillet 1920, les Alliés rencontrèrent les Allemands à Bruxelles d'abord, puis à Spa. Le protocole de Spa du 16 juillet 1920, ratifié le jour même à Spa par la Commission des Réparations, qui tint à cet effet une séance extraordinaire, définit un nouveau régime des livraisons pour six mois, à compter du 1^{er} août 1920.

Contre la seule promesse d'exécuter plus régulièrement les programmes et de fournir des charbons classés et qualifiés, l'Allemagne, venue à Spa en accusée, y recueillit tous les avantages :

a) Réduction du programme mensuel à 2 millions de tonnes dont 1.400.000 tonnes pour la France.

b) Prime en espèces de 5 marks-or, par tonne de charbon expédié par fer ou par voie d'eau intérieure.

c) Pour les tonnages expédiés par mer, avance d'une somme égale à la différence entre le prix allemand et le prix f.o.b. d'exportation anglais. On chiffre cette différence à 40 marks par tonne.

Comment l'Allemagne était-elle parvenue à des résultats aussi singuliers ?

D'abord, de sa part, une certaine habileté de négociations faite d'un contraste saisissant entre les deux personnalités choisies comme experts. Le syndicaliste Hue, ouvrier mineur et député au Reichstag, sut plaider la cause de l'Allemagne sur le ton émotif et apitoyer les Alliés sur le sort misérable de la population minière, cependant que l'autre expert, le « patron », Hugo Stinnes en personne, se rendait insupportable par son arrogance et obligeait M. Millerand à lui infliger un rappel à l'ordre.

On accorda à Hue tout ce qu'il demandait. La prime de 5 marks or par tonne, adoptée sur la suggestion du Comte Sforza, était précisément destinée à alimenter un fonds de bien-être pour les mineurs. On espérait qu'avec de meilleures conditions de vie, les mineurs travailleraient davantage et que, la production augmentant, les livraisons aux Alliés, au taux prévu, s'en trouveraient facilitées. C'est en échange de cette prime que les Alliés obtenaient d'ailleurs la faculté de se faire livrer des charbons classés et qualifiés.

Un Comité d'enquête mixte fut installé à Essen, avec mandat de rechercher par quels moyens les conditions de vie des mineurs pourraient être améliorées, en vue d'une meilleure exploitation des mines. Dans son rapport du 24 septembre 1920, le Comité reconnaît la nécessité de fournir à chaque personne constituant la population minière de l'Allemagne, un supplément de vivres équivalent à 950 calories, ainsi qu'un supplément en effets d'habillement,

Mais, surtout, la France était isolée. L'Italie et la Belgique étaient moins intéressées aux livraisons de Réparations: leur part était assez faible et n'avait pas même le caractère de nécessité. Quant à la Grande-Bretagne, son intérêt immédiat coïncidait trop bien avec celui de l'Allemagne.

Le 1^{er} juin 1920, elle avait contingenté l'exportation du charbon britannique à 1.750.000 tonnes par mois, dont 750.000 tonnes à destination de la France, alors que nous avions besoin de 1.500.000 tonnes. Encore, pour obtenir la promesse de ces 750.000 tonnes, avait-il fallu que M. Millerand se rendit lui-même à Hythe, au mois de mai, pour y rencontrer M. Lloyd George. Le prix moyen f.o.b. à l'exportation des charbons anglais, sous l'effet de la restriction systématique du tonnage offert s'élevait sans cesse et, dès juillet 1920, atteignait 89 sh. 1 d., contre 49/6 un an auparavant, contre 13/10 en 1913. La livre sans doute avait perdu 20 % de sa valeur or, mais même avec cette correction, le prix de juillet 1920 représentait encore cinq fois le prix d'avant-guerre. Les hauts prix à l'exportation permettaient à la Grande Bretagne de payer de hauts salaires à ses ouvriers, de dégrevier partiellement le prix de vente à la consommation intérieure et enfin, à l'Etat, de s'attribuer 80 % du super-bénéfice (1).

A Spa, la Grande-Bretagne n'a cherché qu'à consolider ces merveilleux résultats et la formule qui obligeait les Alliés à verser une avance à l'Allemagne, égale à la différence entre le prix allemand et le prix f.o.b. d'exportation anglais, a consacré le succès des efforts britanniques. M. Millerand obtint, tout au plus, que la Grande-Bretagne participât elle-même aux avances, et les proportions furent alors arrêtées comme suit : France : 61 %, Grande-Bretagne : 24 %, Belgique : 8 % Italie : 7 %.

Le Parlement français vota les crédits, mais la discussion y fut assez vive et le gouvernement dut répondre à de nombreuses questions qui traduisaient bien l'inquiétude et la sur-

1, Coal Mines agreement (Confirmation) act, 1918-1920.

prise que l'accord de Spa avait suscitées en France. On parla même de capitulation. Les déclarations de M. François Marsal, faites au Sénat le 28 mars 1922 et la réplique de M. Chamberlain, deux jours après, à la Chambre des Communes, sont venues éclairer les dessous de l'affaire. M. Olivier en a exposé l'essentiel (1).

Et maintenant, en pratique, qu'a donné l'accord de Spa ?

Du côté des mineurs allemands, leur congrès réuni à Bochum accepta le principe des heures supplémentaires nécessaires à l'exécution des accords de Spa. La production s'éleva. Pour faciliter les transports, les chemins de fer français consentirent à la Reichsbahn des prêts en matériel roulant. Le Chemin de fer du Nord installa, en accord avec l'O.H.S., un bureau technique à Aix-la-Chapelle pour régler les échanges de matériel, trier et aiguiller les transports. Les Chemins de fer de l'Est en firent autant à Trèves-Ehrang. Le Kohlen Syndikat, de son côté, facilita les débuts en veillant à la bonne exécution des programmes.

Août, septembre, octobre 1920, assurent à la France une moyenne de 1.400.000 tonnes par mois, atteignant aux plus hauts chiffres qui seront jamais réalisés. Du coup, notre approvisionnement était assuré. Et n'oublions pas qu'octobre 1920 arrête net la hausse des prix du charbon anglais. De 96/3 en septembre, le prix moyen f.o.b. tombe à 91/3 en octobre, 87/7 en novembre, 84/7 en décembre et, la baisse s'accéléralant, c'est l'écroulement irrésistible du système anglais, la fin de la spéculation sur les hauts prix, la fin de la disette charbonnière. Juste retour des choses. L'exécution de l'accord de Spa, l'augmentation de la production allemande, l'augmentation des livraisons de Réparations n'y ont certes pas été étrangères.

Mais l'effort allemand fléchit et, en décembre 1920, les expéditions des mines tombent à 1.110.000 tonnes.

En qualité, l'amélioration est assez sensible sur les charbons expédiés par fer, mais elle ne s'étend pas aux tonnages, plus

1. M. Olivier, *La politique du charbon*, Paris, Félix Alcan, 1922, p. 277.

importants, expédiés par voie d'eau. Même pour les charbons expédiés par fer, un relâchement s'observera bientôt et la France limitera, à bon droit, le paiement de la prime de 5 mk.-or aux seuls envois de qualité satisfaisante. Pour les six mois du régime de Spa, le montant de la prime aura néanmoins exigé du Trésor français un décaissement effectif de 67 millions de francs.

Pendant la même période, les avances de trésorerie auront dépassé 360 millions de mk.-or pour l'ensemble des Alliés, dont 238 à la charge de la France. Leur remboursement, garanti par priorité, sera réglé par la Convention signée à Paris le 28 décembre 1920 et s'effectuera sur les années 1921 et 1922.

3^e Le retour au régime du Traité.

Cependant l'opinion publique française n'était pas favorable à la prorogation de l'accord de Spa qui venait à expiration le 31 janvier 1921. En limitant le programme mensuel à 2 millions de tonnes, en allouant des primes et des avances de trésorerie à l'Allemagne, il comportait trop de sacrifices pour la France. On avait, de plus, l'impression que ces sacrifices seraient bientôt inutiles et que, l'Allemagne ne soutenant pas son effort, les mêmes difficultés qu'avant Spa ne tarderaient pas à réapparaître. Aussi dès le mois de novembre, à la demande du gouvernement français, la Commission des Réparations prépara-t-elle le retour au régime du Traité.

Porté à 2.200.000 tonnes par mois à partir du 1^{er} février 1921, le programme devait être réduit dès le mois de juin suivant, par sa division en *trois urgences*, dont la première seule, fixée d'abord à 1.600.000 tonnes, puis à 1.700.000 en septembre, dont 1.100.000 pour la France, constituait vraiment une obligation inconditionnelle pour l'Allemagne ; il ne fut jamais question de l'exécution des deux autres. En adoptant la division en trois urgences, la Commission des Réparations avait entendu tenir compte de la diminution de production subie

par la Haute-Silésie, à la suite du plébiscite de mai 1921 ; le programme devait aussi y gagner en souplesse.

Cependant, même réduits à la première urgence, les programmes ne furent pas mieux remplis. Les déficits s'accumulaient de mois en mois, particulièrement sur les fournitures de coke métallurgique destinées à la France, affectant gravement la situation des usines lorraines, dès avant la guerre tributaires du coke allemand. Aussi, en décembre 1921, le gouvernement français porta-t-il la question devant la Commission des Réparations, en insistant sur l'anomalie que présentaient, dans ces conditions, les exportations de coke allemand vers la Suisse et l'Autriche. Le gouvernement allemand s'empessa de donner des apaisements et, de fait, les livraisons de coke devinrent, pour un temps, plus abondantes et plus régulières.

4° Wiesbaden

L'accord de Wiesbaden, du 7 octobre 1921, constitue une tentative hardie de rapprochement et de collaboration avec l'Allemagne. Loucheur et Rathenau y ont, tous deux, associé leur nom. Pour la première fois, la France et l'Allemagne se sont expliquées seule à seule.

Le but principal de l'accord était de régler la question des livraisons de matériel et de matériaux destinés à la reconstitution des régions libérées. Les livraisons étaient prévues et réglementées par le Traité de Paix (Partie VIII, annexes II et IV). L'esprit de Wiesbaden écarte la procédure du Traité et met directement en rapport les sinistrés français avec les fournisseurs allemands, groupés en un organisme privé. A la réserve près de leur paiement en compte Réparations, les livraisons s'effectuèrent donc dans les conditions commerciales habituelles. Tel est l'esprit de Wiesbaden, que reprendra plus tard le plan Daves, sous le néologisme de « commercialisation » des livraisons.

Mais, dans ses dispositions relatives aux matériels et matériaux pour les régions libérées, l'accord de Wiesbaden subira une refonte sérieuse avec l'accord Gillet-Ruppel du 2 juin 1922.

Plus durables ont été ses dispositions relatives au charbon. Elles marquent une date importante dans l'historique des charbons de Réparations.

Le paragraphe 1^{er} du chapitre IV règle les litiges relatifs aux prix. Il rend applicable à toutes les livraisons, sans distinction, le prix fixé par le Traité de Paix pour les seules livraisons par voie intérieure (Annexe V, paragraphe 6a). En clair, traduisons qu'au lieu de décompter au prix f.o.b. d'exportation, ou prix mondial, les charbons livrés à Anvers, Gand et Rotterdam, l'Allemagne se contentait du prix intérieur allemand, carreau mine, majoré des frais de transport effectifs. La différence était considérable, par suite de la dévalorisation de la monnaie allemande et du décalage constant dans le réajustement des prix intérieurs allemands. A Spa, on l'avait chiffrée à 40 marks-or par tonne ; elle s'était élevée à plus de 60 marks pour retomber à 4 marks environ en 1921 et 1922.

La disposition du paragraphe 1^{er}, étant interprétative, recevait effet rétroactif. Elle entraînait, *en compte Réparations*, une économie pour la France d'environ 200 millions de marks-or. Economie, le mot prête à illusion. Il était déjà trop probable, en 1921, que l'Allemagne ne s'acquitterait jamais complètement de sa dette des Réparations, que l'état des paiements de Londres (5 mai 1921) venait précisément de fixer à 132 milliards de marks-or (1). Devant l'énormité du chiffre, il y avait, semble-t-il, quelque pusillanimité à vouloir ménager le crédit de la France en compte Réparations, comme s'il risquait d'être rapidement épuisé. Et l'on comprendrait mal la difficulté de la négociation si l'on s'en tenait strictement à l'objet principal. Il faut donc en chercher les incidences.

La valeur des charbons reçus par la France étant diminuée, les droits de la France, dans la répartition entre Alliés des

1. La part de la France était de 51 % sur le total.

autres prestations de l'Allemagne, allaient s'accroître d'autant. La répartition effective des prestations allemandes (transferts en espèces et en nature) se trouvait modifiée au profit de la France. Deuxième incidence, d'ordre intérieur à la France : elle affectait la comptabilité du Bureau national des charbons. Le B.N.C. voyait, dans l'économie théorique réalisée sur le prix de revient des charbons allemands, la possibilité de combler partiellement le déficit que laissaient apparaître ses opérations de péréquation ou de compensation à la clôture du 31 mars 1921. C'est même sur l'insistance particulière du B.N.C. que les pourparlers furent engagés.

Par la suite, l'interprétation admise devait se retourner contre la France. Après la stabilisation du mark, à partir de 1924, les prix allemands devinrent supérieurs aux prix mondiaux ; le plafond du prix anglais prévu par le Traité dut jouer. Seulement, dans ce cas, au lieu de calculer la parité des prix f.o.b. dans les ports de mer, comme le stipulait le Traité, l'accord de Wiesbaden reportait le calcul de parité au départ même des mines. Les frais de transport mine-port de mer étant plus élevés pour le charbon allemand que pour le charbon anglais, il en résulta, pour le charbon allemand de Réparations, une surcharge variant de 1 à 3 marks par tonne. Cette fois, surcharge effective, qui venait s'imputer intégralement sur l'annuité forfaitaire fixée par le Plan Dawes, et non plus, comme auparavant, sur des crédits pratiquement illimités.

Il faudra de nouvelles négociations et la Convention de Cologne (20 octobre 1926) pour y remédier partiellement.

Le même paragraphe 1 précisait, dans son deuxième alinéa, la définition du prix intérieur allemand. Dans son troisième alinéa, il accordait à l'O.H.S. entrée dans les mines et dans les ports de la Ruhr pour y réceptionner les charbons de Réparations. Enfin, un quatrième alinéa portait reconnaissance, par les chemins de fer allemands, des poids mentionnés par les mines sur les lettres de voiture, prescription importante pour les recours en trafic international, en cas de

manquant de poids constaté à l'arrivée. Tous ces points avaient fait l'objet de litiges. L'accord de Wiesbaden liquida ainsi le passé.

Pour l'avenir, l'Allemagne obtint la liberté d'exporter toutes quantités de combustibles, sous réserve des droits de la Commission des Réparations et de l'exécution intégrale des programmes de livraisons au titre du Traité. L'accord de Wiesbaden autorisait, en outre, un prélèvement de tonnage sur les programmes, au profit des contrats d'avant-guerre, maintenus par le gouvernement français en vertu de l'article 299 du Traité. L'exécution commerciale libre de ces contrats réalisera, pour la première fois depuis la guerre, le contact direct entre vendeurs allemands et leur ancienne clientèle française. On reconnaît dans cette disposition la formule adoptée pour les matériaux destinés aux régions libérées.

Mais, de tous les titres que l'accord de Wiesbaden s'est acquis à notre attention, le plus substantiel est, sans conteste, d'avoir jeté les bases de la collaboration entre les flottes française et allemande, pour le transport des charbons de la Ruhr par la voie du Rhin. Le texte forme une annexe au Chapitre IV. Ses dispositions sont fondamentales. Nous les analyserons plus loin, à propos de la navigation rhénane.

Constatons sans amertume, mais constatons qu'une conversation directe entre la France et l'Allemagne avait suffi pour régler les litiges qui paraissaient jusqu'alors insolubles et sur lesquels, d'ailleurs, les délégations alliées au sein de la Commission des Réparations étaient loin d'être unanimes. Mais l'accord de Wiesbaden, pour produire tous ses effets, avait besoin d'être approuvé par les Gouvernements alliés et par la Commission des Réparations. On conçoit qu'il y eut des résistances, tout spécialement de la part de la Grande-Bretagne ; les stipulations relatives au prix des livraisons par mer, leur incidence sur la répartition interalliée, n'étaient certes pas de son goût. La diplomatie fit son œuvre. On révisa les conditions de la répartition interalliée dans l'Arrangement finan-

cier du 11 mars 1922 et une clause de cet Arrangement approuva l'accord de Wiesbaden.

5^o L'année 1922.

Ni l'esprit de Wiesbaden, ni les promesses solennelles faites par le gouvernement allemand, en décembre 1921, devant la Commission des Réparations, n'entraînèrent pourtant une amélioration durable dans l'exécution des livraisons. L'année 1922 fut aux prises avec les mêmes difficultés que les années antérieures.

La Commission eut beau ramener son programme à 1 600.000 tonnes, dès le début de l'année, pour tenir compte du partage définitif de la Haute-Silésie et d'une baisse de production dans la Ruhr, le déficit des livraisons persista. Sur 1.100.000 tonnes à son programme mensuel, la France ne reçut effectivement que 8 à 900.000 tonnes et subit, comme par le passé, de grosses irrégularités dans les fournitures de coke, tandis que, sous le rapport des qualités, les contrôleurs de l'O.H.S. étaient obligés de procéder à des refus massifs de tonnages impropres à la consommation.

À la fin de l'année, la Commission des Réparations dut être officiellement saisie par le gouvernement français d'une réclamation contre un état de choses qui, en se prolongeant sans jamais s'améliorer, révélait trop bien une négligence volontaire de la part de l'Allemagne à remplir ses obligations.

Entre temps, la Commission des Réparations avait déjà eu son attention attirée sur la même négligence de l'Allemagne à exécuter les fournitures de bois et c'est à propos des bois qu'elle prendra sa première décision, le 26 décembre 1922, en constatant le *manquement* de l'Allemagne, au sens du paragraphe 17 de l'Annexe II. À la même séance, exerçant ses pouvoirs d'interprétation, elle décidait, en outre, que le mot « manquement » du paragraphe 17 avait le même sens que l'expression « manquement volontaire » du paragraphe 18 ; et ce renvoi autorisait *de plano* les Puissances Alliées à exer-

cer non seulement des représailles économiques et financières, mais encore *à prendre en général telles autres mesures* que les gouvernements respectifs pourraient estimer nécessitées par les circonstances, *sans que l'Allemagne pût les considérer comme des actes d'hostilité.*

Le Secrétariat Général de la Commission a publié, en 1923, à la librairie Félix Alcan, un compte rendu de ses travaux. On y trouvera notamment, pages 248 et 473, d'intéressants développements sur cette séance du 26 décembre 1922, avec l'exposé des motifs qui ont conduit le délégué britannique, Sir John Bradbury, à se séparer de ses collègues alliés et à voter contre la constatation du manquement.

Il est bien évident que les délégués avaient porté leur pensée bien au-delà du litige sur les bois et prévu les conséquences graves que l'extension immédiate de la procédure aux charbons pourrait entraîner. Les bois par eux-mêmes n'avaient pas un poids suffisant pour légitimer des mesures exceptionnelles, mais ils posaient une sorte de question préalable qui préjugait au fond. Nul ne se dissimulait la véritable portée du débat. Ainsi s'explique l'attitude du délégué britannique, se séparant de ses collègues alliés sur un point d'apparence accessoire. Aussi bien, vidé sur les bois, le débat fut-il bref sur les charbons.

Le 28 décembre 1922, le délégué de la France à la Commission des Réparations, M. Louis Barthou, exposait à celle-ci que le déficit des livraisons de charbon de l'année 1922 atteignait 17,2 %; il demandait à la Commission de constater le manquement de l'Allemagne en portant la question à l'ordre du jour de la première séance de janvier 1923.

Le 8 janvier 1923, veille de la réunion de la Commission des Réparations, le Ministère des Travaux publics communiquait une longue note pour réfuter les assertions que présentait l'Allemagne pour sa défense. Elle est reproduite *in extenso* dans l'ouvrage de M. d'Armonnel, page 34.

Le 9 janvier, la Commission des Réparations décidait à la majorité, le délégué britannique votant toujours contre, qu'il

y avait aussi dans les livraisons de charbons faites à la France, en 1922, un manquement de l'Allemagne, au sens du paragraphe 17 de l'Annexe II à la partie VIII du Traité de Versailles.

La constatation de ce manquement est à l'origine de l'occupation de la Ruhr. Notifiée le jour même aux gouvernements, elle laissait la parole à ceux-ci et dégageait la responsabilité de la Commission des Réparations. Nous ne suivrons pas davantage la Commission des Réparations, dans ses délibérations, lors même qu'à la séance du 26 janvier 1923, elle proclamât le manquement général de l'Allemagne à ses obligations envers la France et la Belgique, annulât la demande de moratoire du 14 novembre 1922, et remit en vigueur l'état des paiements de Londres du 5 mai 1921. Ce serait superflu, les événements avaient marché plus vite.

CHAPITRE IV

L'occupation de la Ruhr.

1^o La politique des gages.

Inaugurée en 1920 par le Cabinet Briand, faisant occuper Dusseldorf et Duisbourg-Ruhrort, la politique des *sanctions* touche à son faite avec l'occupation de la Ruhr, le 11 janvier 1923, sous le gouvernement Poincaré.

Nous disons *sanctions*, parce que telle est généralement l'expression consacrée. Mais, à notre sens, il vaut mieux dire politique des *gages*. La Ruhr était un gage à exploiter. Et c'est bien ce qu'on se proposait en mettant en avant la Mission des ingénieurs, l'armée devant simplement lui faire cortège. L'appareil militaire lui-même, pour impressionnant que soit toujours un déploiement de forces, voulait rester pacifique. Rien qui ressemblât jamais à une invasion guerrière (*Ruhreinbruch*). Aussi bien, les troupes entreront-elles à Essen calmes et dignes, silencieuses, l'arme à la bretelle, pour aller former le carré, sur la place du Rathaus ; le Général Rampont parlera, sans escorte, avec l'Oberbürgermeister Lüther, le futur chancelier.

Nous évoquons ces circonstances parce qu'il nous paraît impossible de ne pas dégager immédiatement l'atmosphère dans laquelle vont se dérouler les opérations que nous étudierons. On ne peut jamais, sans inconvénient, séparer le cadre et le sujet.

Mais nous n'irons pas plus loin et nous nous garderons sur-

tout d'aborder le problème politique, pour ne pas raviver des polémiques doublement inutiles : inutiles d'abord parce qu'aujourd'hui les événements les ont bien dépassées, inutiles ensuite parce qu'elles ne concernent que de très loin notre sujet.

2° La M.I.C.U.M.

Le gage à saisir, c'étaient les usines et les mines de la Ruhr, ou plutôt le contrôle de ces établissements. La Mission des Ingénieurs, que l'armée avait escortée, pouvait-elle raisonnablement prétendre à mieux ? Riche de ses trente ou quarante cerveaux, mais privée de moyens matériels, peu ou prou familiarisée avec le milieu, il lui fallait trouver des appuis sur place. Avait-on compté sur la collaboration résignée des autorités allemands, ou tout au moins sur celle des milieux industriels ? La réponse ne se fit pas attendre.

Le 10 janvier 1923, les gouvernements français et belge avaient avisé le gouvernement allemand des mesures qu'ils comptaient prendre, comme suite à la constatation faite, par la Commission des Réparations, du manquement de l'Allemagne dans l'exécution des livraisons de charbon et des livraisons de bois. Ils avaient annoncé, d'accord avec le gouvernement italien, l'envoi d'une mission d'ingénieurs et de fonctionnaires, dotée des moyens nécessaires pour contrôler le Kohlen Syndikat et assurer l'exécution des programmes notifiés par la Commission des Réparations.

Le 12 janvier, le gouvernement allemand avait répondu :

« Tant que durera cette violation du Traité, résultant de la
« mainmise par la violence sur le centre économique de l'Al-
« lemagne, et que ses conséquences pratiques ne seront pas
« écartées, l'Allemagne ne sera pas en mesure de faire des
« livraisons aux Puissances responsables de cet état de
« choses. »

Le Commissaire d'Empire aux charbons (Reichskohlen-

kommissar) avait remis aux agences télégraphiques une note déclarant :

« Le Reich n'exécutera plus les paiements pour les charbons destinés à la France et à la Belgique, en vertu des clauses de Réparations, non plus que pour les frais de transport des combustibles par voie ferrée ou fluviale. »

Le lendemain 13 janvier, parlant au nom des propriétaires des mines de la Ruhr, l'industriel Thyssen avait confirmé à M. Costes (1), président de la Mission des Ingénieurs, les ordres donnés aux mines par le gouvernement allemand.

En même temps, les chemins de fer allemands avaient reçu l'ordre de dérouter les transports en route vers la France et la Belgique. Le Kohlen Syndikat, de son côté, avait pris les devants dès le 10 janvier, veille de l'entrée des troupes françaises à Essen, embarquant subrepticement personnel et archives pour Hambourg. Partout obstruction, expectative hostile, avec un mot d'ordre : résistance passive (*passive Widerstand*). Ainsi, pas d'illusion, les alliés français et belges savaient qu'ils ne pouvaient compter que sur eux-mêmes.

Alors apparut toute l'utilité du rôle nouveau que les événements allaient assigner aux services de l'O.H.S. Sur place depuis plus de trois ans, en rapports journaliers avec les mines de la Ruhr par ses cinquante contrôleurs répartis dans les divers secteurs du bassin, l'O.H.S. offrait à la Mission des Ingénieurs une base d'organisation qu'il suffisait de développer. Il n'eut pas à offrir son concours, parce qu'il était acquis d'avance, sans condition, sans limitation. A l'étranger, devant l'épreuve, le sentiment national agit ainsi spontanément. Ce que nous disons de l'O.H.S., il faut le dire aussi de son homologue belge, le *Comptoir belge de répartition des charbons allemands*. L'œuvre commune a tellement resserré leurs liens qu'on en néglige parfois leur personnalité distincte; nous nous en excusons par avance auprès de nos amis belges.

Après les inévitables tâtonnements du début, les vains pour-

1. M. Costes devait être remplacé peu après par M. Frantzen.

parlers d'Essen avec les industriels de la Ruhr, qui devaient conduire au procès de Mayence les chefs des principaux Konzerns, ou « magnats » de la Ruhr, la Mission des Ingénieurs gagna Dusseldorf en mars 1923, et, en complet accord avec le général Degoutte, commandant l'armée d'occupation, et dépositaire des pouvoirs supérieurs, pourvut à son organisation définitive.

Son titre officiel, *Mission Interalliée de Contrôle des Usines et des Mines*, plus connu par son abrégé M.I.C.U.M., suffit à préciser son caractère interallié, sa mission de contrôle et l'objet de ce contrôle : les Usines et les Mines.

La M.I.C.U.M. groupait trois délégations nationales : belge, française et italienne, qui contribuèrent en commun à l'organisation des services d'exécution. Le président de la délégation française, M. Guillaume, directeur des Mines au Ministère des Travaux publics, était en même temps président de la M.I.C.U.M., tandis que M. Frantzen, Ingénieur en Chef des Mines, assurait la présidence des services, avec résidence effective à Dusseldorf.

Avant d'aborder la mission de la M.I.C.U.M., nous rappellerons ce que l'on attendait de l'administration des gages et comment cette administration elle-même était conçue. Comme principe général, les gages devaient fournir les ressources nécessaires pour rembourser tous les frais et pour remplir envers les Alliés les obligations contractées par le Reich, en premier lieu assurer les fournitures de charbons stipulées au traité. Gérée à Cologne par les services franco-belges de la H.C.I.T.R. (Haute Commission Interalliée des Territoires Rhénans), la *Caisse des gages* avait été spécialement instituée pour servir de Caisse centrale aux opérations : d'une part, elle recevait le produit de tous les impôts, revenus domaniaux et ventes sur saisies ; d'autre part, elle payait les dépenses d'entretien des troupes et des organismes interalliés, ainsi que les frais des diverses opérations engagées par ces organismes. Des ordonnances de la H.C.I.T.R. pour la rive gauche du Rhin, et des arrêtés du général commandant

l'armée d'occupation pour la rive droite, rendaient exécutoires *erga omnes* les mesures jugées nécessaires pour la saisie des gages, leur conservation et leur exploitation.

A la M.I.C.U.M. incombait en propre le soin de mettre à la disposition des Alliés les tonnages de charbon auxquels le Traité leur donnait droit, puis d'assurer, pour le compte de la Caisse des gages, l'assiette et le recouvrement des contributions de toute nature levées sur les usines et mines de la Ruhr, entre autres l'impôt sur le charbon (Kohlensteuer).

Sur l'initiative de la M.I.C.U.M., trois mesures principales furent successivement appliquées pour assurer les fournitures de charbon aux Alliés : les reprises aux stocks, l'exploitation directe des mines et des cokeries, les arrangements avec les industriels de la Ruhr.

3^o Les reprises aux Stocks.

La grève générale qui paralysait les transports avait provoqué l'accumulation immédiate de stocks importants sur le carreau des mines qui continuaient de travailler. La saisie des stocks fut ordonnée en février 1923 et, après une répartition des chantiers entre l'O.H.S. et le Comptoir belge, les travaux commencèrent, tantôt avec des équipes venues de France, comme l'équipe envoyée dès le début par les Hauts fourneaux de Pont-à-Mousson, tantôt avec des équipes formées sur place, par embauchage direct de la main d'œuvre allemande.

Jusqu'en août 1923, telle sera la source unique des approvisionnements en combustibles.

Mais reprendre au stock n'eût pas suffi. Charger les wagons était une chose ; les évacuer en était une autre. Nous touchons par là au problème capital : la remise en exploitation des voies ferrées sur la rive gauche d'abord, dans la Ruhr ensuite. Ce fut l'œuvre entamée par la Commission Interalliée des Chemins de fer de campagne, œuvre ardue qu'allait continuer et si magnifiquement développer la Régie des chemins de fer

des Territoires occupés. Nous sortirions de notre sujet en nous étendant davantage sur l'effort d'organisation qui fut ainsi accompli. Mais nous n'avons pu négliger d'en marquer la place, parce que rien n'a été plus décisif.

4^o Les exploitations directes.

En août 1923, la M.I.C.U.M., décide d'exploiter directement un certain nombre de mines et de cokeries.

C'est alors que, la première, la *Régie des lignites* prend possession des sièges de Liblar, Neurath et Prinzessin Victoria, exploitations à ciel ouvert dans le bassin de Cologne. Dès novembre, la fabrication mensuelle des briquettes y est portée à 50.000 tonnes.

La *régie des cokeries*, à son tour, occupe et rallume les cokeries éteintes de Rhein-Elbe, Heinrich-Gustav, Recklinghausen I et II, Dorstfeld, Amalia, Friedrich Joachim. Au 26 octobre 1924, date de la reddition définitive des cokeries aux Allemands, elle aura produit 1.240.000 tonnes de coques et 70.000 tonnes de sous-produits.

Enfin, le 26 août, la *Régie des mines* attaque résolument l'extraction au fond, dans la Ruhr, en occupant les puits Victor 1/2 et 3/4, Ickern et König Ludwig. Des porions, venus des mines du Nord et du Pas-de-Calais, aident les ingénieurs de la M.I.C.U.M. à reconnaître le gîte et à y organiser la coupe, à mesure que les mineurs allemands, d'abord hostiles, se présentent pour la descente. Au total, jusqu'au 26 octobre 1924, qui marque, comme pour la régie des cokeries, la reddition aux Allemands, c'est une extraction de 3.689.000 tonnes de charbon, dont 1.504.000 expédiées directement aux Alliés ; avec le surplus, les cokeries annexes de la régie des mines fabriquent 1.140.000 tonnes de coke et 68.000 tonnes de sous-produits.

5° L'arrangement provisoire du 23 novembre 1923.

Septembre 1923 marque la fin de la résistance passive. Malgré les subsides du gouvernement allemand, ouvriers et patrons ressentaient durement les effets du lock-out. Le gouvernement allemand lui-même, soucieux alors de stabiliser le mark et de rétablir l'équilibre budgétaire, cherchait à se débarrasser des charges anormales et particulièrement lourdes du chômage.

Mais il ne faut pas s'en tenir à ces raisons négatives de lassitude ou découragement parmi les autorités et la population du Reich. Deux événements, à notre sens, se sont également imposés à l'opinion allemande, au moins avec autant de force. Que la Régie des Chemins de fer fût parvenue à remettre en exploitation normale le réseau rhénan et celui de la Ruhr, aux mailles les plus denses de toute l'Europe continentale ; que de son côté, et elle aussi sans le concours des techniciens allemands, la M.I.C.U.M. se fût montrée capable de reprendre l'extraction dans les mines dont elle n'avait pas même les plans, c'étaient bien deux faits de nature à braver les défis et à impressionner les esprits, chez un peuple toujours avide de réalisations et sensible aux démonstrations positives.

Des accords s'ébauchèrent. Successivement, intervinrent une entente entre la Régie franco-belge des Chemins de fer et la Reichsbahn, une entente au sujet des transports fluviaux, un accord entre la H.C.I.T.R. et les industries chimiques groupées par l'Interessengemeinschaft (I.G.) et enfin, le 23 novembre 1923, l'Arrangement provisoire entre la M.I.C.U.M. et la *Commission des Six*, déléguée par les industriels de la Ruhr, le Kohlen-Syndikat, toujours à Hambourg, restant dans la coulisse.

Aux termes de l'Arrangement du 23 novembre 1923, valable jusqu'au 15 avril 1924, les Mines de la Ruhr s'obligeaient à reprendre l'exécution des programmes de la Commission des

Réparations, à concurrence de 35 % de leur extraction. Elles se soumettaient au contrôle de la M.I.C.U.M. pour la répartition générale des combustibles et se reconnaissaient redevables envers elle de l'impôt sur le charbon (Kohlensteuer), dont le taux était fixé, pour l'avenir, à 10 francs par tonne et pour l'arriéré, à une somme globale de 15 millions de dollars, à parfaire en espèces ou en nature, après déduction de la valeur des stocks déjà saisis.

Dans le cadre général tracé par l'Arrangement provisoire du 23 novembre 1923, fut conclue toute une série d'accords particuliers avec les Mines, en même temps que des arrangements analogues intervenaient avec les charbonnages du bassin d'Aix-la-Chapelle et le Syndicat rhénan des lignites (*Braunkohlen-syndikat*). L'exécution des livraisons, reprise dès lors régulièrement, se développa avec l'extraction des mines pour atteindre aux chiffres fixés par la Commission des Réparations dès le mois de mars 1924, sans incident autre que la grève minière du mois de mai. Renouvelé une première fois le 15 avril 1924, l'Arrangement provisoire fut prorogé jusqu'à la mise en vigueur du Plan Dawes, avec une atténuation progressive de l'impôt sur le charbon.

6° Un bilan partiel.

Voici les tonnages de combustibles livrés par la M.I.C.U.M. à l'O.H.S. du 11 janvier 1923 au 31 août 1924 :

	Charbon	Coke	Briquettes de lignite	Total converti en houille
			(En tonnes.)	
1923	1.262.692	1.895.973	130.620	3.921.276
1924 (8 mois)	3.369.265	4.026.583	365.610	9.103.652
Total (20 mois)	4.631.957	5.922.556	496.230	13.024.928

Ces chiffres sont ceux qui ont été arrêtés contradictoirement avec l'Allemagne ou arbitrés par M. Perkins, citoyen des

Etats-Unis, lors des règlements de comptes définitifs en 1925.

Nous noterons, en toute impartialité, que 1923 accuse sur les années antérieures un très gros déficit, mais que 1924 avec une moyenne mensuelle de 1.138.000 tonnes, se place même avant 1920, l'année de Spa, dont la moyenne mensuelle n'a pas dépassé le million.

N'en tirons pas d'autre conclusion et, surtout, évitons d'y voir un bilan des opérations de la Ruhr. Un tel bilan inscriirait, en effet, beaucoup d'autres éléments à son actif, comme à son passif, et nécessiterait des hypothèses délicates si l'on voulait tenter une comparaison avec ce qu'eût donné la Ruhr sans la M.I.C.U.M. et sans l'occupation militaire. C'est pourquoi nous nous sommes volontairement limité à son seul poste charbonnier.

Le M.I.C.U.M. a laissé, en conclusion de ses travaux, un important ouvrage, en neuf tomes, édité en novembre 1924, par l'Imprimerie Th. Dewarichet, de Bruxelles. Plus limités par leur objet, mais non moins instructifs, par l'effort dont ils consacrent la réussite, les rapports techniques, établis après la liquidation des Régies de la M.I.C.U.M., méritent aussi une attention.

CHAPITRE V

Le Plan Dawes.

1^o Les transferts et les prestations en nature.

Le Plan Dawes entre en vigueur le 1^{er} septembre 1924, à la suite des accords signés à Londres en juillet et août 1924. Il met fin à l'occupation de la Ruhr et consacre le rétablissement des relations normales avec l'Allemagne.

Le Reich reste toujours tenu de livrer des charbons^g aux Alliés et la Commission des Réparations reste toujours compétente pour fixer les programmes. Seulement, il y a lieu d'harmoniser le régime de l'Annexe V du Traité de Paix avec les nouveaux principes et les dispositions générales concernant les prestations en nature.

On sait que le Plan affirme le caractère global des paiements à la charge du Reich. Celui-ci est donc libéré une fois versé le montant de l'annuité entre les mains de *l'Agent général des paiements des Réparations*. Nul autre paiement ne peut désormais être exigé de lui, même pour les livraisons de charbons qui continuent de s'exécuter sous sa responsabilité, au titre de l'Annexe V, la valeur de ces livraisons étant à régler par l'Agent Général sur les fonds que la répartition de l'annuité met au crédit du pays réceptionnaire.

On sait aussi que le Plan limite les transferts en espèces, au moins pour les premières années, par souci de la stabilité du mark, et qu'il fait ainsi des prestations en nature le seul moyen pratique, à la disposition des Puissances Alliées, pour

réaliser leur créance en mark. Aussi le champ de ces prestations est-il considérablement élargi à toutes les marchandises et à tous les services produits par l'économie allemande. Les charbons entrent évidemment dans les prestations en nature. Seulement, alors que celles-ci résulteront de contrats commerciaux soumis, avec l'approbation des parties, à l'homologation successive de la Commission des Réparations et du Comité des transferts, les livraisons de charbons resteront exigibles, en l'absence de contrats commerciaux, par simple application de l'Annexe V.

2° La « commercialisation » des charbons.

Il était pourtant dans la pensée des Experts que la différence qui subsistait encore, entre les charbons et les autres prestations en nature, fut le plus possible effacée. On retrouve cette préoccupation de rapprocher toutes les livraisons des conditions habituelles du commerce, dans l'accord entre les gouvernements alliés et le gouvernement allemand, concernant l'Arrangement du 9 août 1924 entre le gouvernement allemand et la Commission des Réparations (Annexe II aux accords de Londres). Le gouvernement allemand y déclare textuellement (clause 2 c) :

« Qu'il facilitera autant que possible l'exécution des programmes de toutes les livraisons, *soit en vertu du Traité*, soit en vertu du rapport des Experts, au moyen de contrats passés dans les *conditions commerciales habituelles* ; en particulier qu'il ne prendra *ni permettra* de prendre aucune mesure qui aurait pour conséquence de rendre impossible l'obtention des prestations dans les conditions commerciales habituelles ».

Du point de vue des gouvernements, la « commercialisation » des livraisons du Traité devait offrir le gros avantage politique de dégager la responsabilité du gouvernement allemand, pour les quantités couvertes par les contrats privés. Elle était également souhaitable pour préparer le retour à la liberté

complète des échanges entre l'Allemagne et les Pays alliés, réduisant au minimum l'intervention des Pouvoirs publics.

Fournisseur allemand et acheteur français arrêtaient librement toutes les conditions du contrat, sauf à convenir que le règlement des fournitures s'effectuerait par la voie des transferts. On connaît le mécanisme d'un tel règlement. Le moment venu, l'acheteur français versait au Trésor le prix stipulé au contrat, ou sa contre-valeur en francs, et le Trésor lui remettait en échange une traite tirée sur l'Agent Général des paiements de Réparations à Berlin. L'acheteur endossait la traite à l'ordre du vendeur allemand, qui la présentait lui-même à l'Agent Général et en touchait le prix, ou la contre-valeur en mark.

Procédure simple, du moins dans son principe, le règlement par l'Agent Général ne pouvait pas gêner les transactions commerciales, mais plutôt les favoriser, puisqu'il devint bientôt usuel, de la part du Trésor, de consentir à l'acheteur un léger escompte. Par ce moyen aussi, l'Etat transférait dans la Caisse du Trésor un montant déterminé de son crédit en mark chez l'Agent Général, sans qu'il ait été besoin de procéder à une opération de change, pour lors d'ailleurs impossible, en raison de la prohibition édictée par le Comité des transferts contre les transferts en espèces. L'économie allemande, elle-même, retrouvait, par le paiement en mark fait au vendeur allemand, la disposition des sommes versées par le Reich chez l'Agent Général, au titre de l'annuité.

3^o Le Comité Wallenberg.

Il semblait donc de l'intérêt de tous de développer les transferts au moyen des contrats commerciaux librement conclus. Rien *a priori* ne faisait obstacle à réaliser par ce moyen les livraisons de charbon. Aussi, le Comité spécial des livraisons en nature (1), institué en vertu de la clause 3 de l'Annexe II à

1. Le Comité fut appelé Comité Wallenberg, du nom de son président et arbitre M. Wallenberg, banquier suédois.

l'accord de Londres et chargé à ce titre d'établir le projet de règlement pour les prestations en nature, adressait-il au Sous-Comité du charbon, les instructions suivantes, en date du 28 novembre 1924 :

« Les programmes fixés par la Commission des Réparations, conformément aux dispositions du paragraphe 10 de l'Annexe V, et après consultation du Comité des transferts, pourront être exécutés par les Gouvernements alliés ou leurs ressortissants *au moyen de contrats commerciaux passés dans les conditions habituelles du commerce*, c'est-à-dire pouvant comporter (en ce qui concerne les qualités, le mode et le lieu de livraison, le transport jusqu'au lieu de livraison, le prix et le mode de paiement etc...) toutes les conditions qui seront *librement débattues* entre les parties, sous réserve de l'approbation des contrats; conformément à la procédure à établir pour cette approbation.

« La partie des programmes qui n'aura pas fait l'objet de tels contrats commerciaux sera exécutée conformément aux dispositions de l'Annexe V et aux règles qui seront arrêtées par le Comité spécial.

« Le gouvernement allemand sera *déchargé* de toute obligation aux termes de l'Annexe V pour ce qui concerne les quantités couvertes par les contrats commerciaux approuvés. »

Le Sous-Comité du charbon n'avait plus à s'occuper que des tonnages de charbon non couverts par les contrats commerciaux et pour lesquels, seuls, la responsabilité du gouvernement allemand restait en cause. On les souhaitait aussi réduits que possible.

Le Protocole du 5 novembre 1924, qui avait défini les règles provisoirement applicables aux livraisons en cours, fut à la base des études et des discussions ; ses dispositions, modifiées ou complétées, se retrouvent pour la plupart dans les textes rapportés par le Sous-Comité et réunis sous forme d'Annexes IV et V au Règlement de 1925 sur les prestations en nature, ou Règlement Wallenberg.

4° La question des prix.

Cependant, le Comité Wallenberg n'avait pas en son pouvoir de modifier les clauses formelles du Traité de Paix. L'une d'elles, non des moindres puisqu'il s'agissait du prix à payer,

allait faire échec, pour un temps, à la « commercialisation » des livraisons de charbon.

Le Traité de Paix avait fixé différemment le prix à payer, selon qu'il s'agissait de livraisons par voie intérieure, fer ou eau, ou de livraisons par voie de mer, respectivement § 6 *a* et 6 *b* de l'Annexe V à la Partie VIII. Mais l'accord de Wiesbaden avait uniformisé la règle en rendant applicables à toutes les livraisons, sans distinction, le prix stipulé par le paragraphe 6*a* pour les livraisons par voie intérieure, soit le prix allemand sur carreau mine, étant entendu qu'il n'excéderait pas le prix sur carreau mine du charbon anglais pour l'exportation. En fait, le plafond du prix anglais n'avait jamais eu l'occasion de jouer jusqu'en 1923. C'est seulement après la stabilisation du mark et la réforme monétaire allemande que le prix allemand s'établira au-dessus du prix anglais et qu'il faudra le ramener à parité. Même ainsi réduit, le prix du charbon allemand livré au titre du Traité représentait encore pourtant un prix supérieur à celui que le vendeur allemand en eût pu obtenir en commerce libre.

En effet, pour toutes les livraisons par voie de mer à destination du littoral français, le charbon allemand entraînait en concurrence effective avec le charbon anglais. Supportant des frais de transport plus élevés, il n'aurait laissé à la mine allemande, en commerce libre, qu'un prix départ sensiblement inférieur au prix départ de la mine anglaise. La différence des frais de transport s'évaluera assez rapidement en considérant que les frêts maritimes pour la France, au départ de Cardiff ou de Rotterdam, étant sensiblement les mêmes, comme étaient aussi sensiblement les mêmes les frais de transport de la mine anglaise à Cardiff et les frais de transport de la mine de la Ruhr à Ruhrort (Vorfracht), le handicap du charbon allemand équivalait approximativement au transport de Ruhrort à Rotterdam sur navire. En 1925-1926, le coût de ce transport était passé par un minimum de 1 mark 40 (septembre 1925) et par un maximum de 3 marks 70 (août 1926).

Le taux du mois d'août 1926 apparaissait sans doute excep-

tionnel, car il résultait du coup de fouet donné à l'exportation allemande par la grève des charbonnages anglais ; mais, même en ne retenant qu'un chiffre assez bas de 1 mark 50 ou 1 sh. 6 d. par tonne, on mesure ce qu'il y avait d'irréductible dans le handicap et ce que gagnait le vendeur allemand, en l'espèce le Kohlen Syndikat, au maintien des dispositions du Traité, Annexe V.

Ce n'était pas tout. De l'avis des experts alliés, les règles suivies pour déterminer le prix au départ de la mine, par comparaison avec le charbon anglais, conformément au rapport des experts en date du 21 février 1925, assuraient encore au Kohlen Syndikat une prime indirecte de 0 mark 50 à la tonne, qui portait son avantage total à un minimum de 2 marks ou 2 sh. à la tonne.

Pour les expéditions par fer ou par la voie du Rhin amont, le charbon allemand ne rencontrait pas la concurrence du charbon anglais, mais celle des charbons belges, sarrois et français, favorisés par un change bas ; et on a encore trop présente à l'esprit la disparité qui existait en 1925 et 1926, entre les prix-or et les prix intérieurs français ou belges, pour ne pas apercevoir aussitôt le gain que s'assurait le Kohlen Syndikat en maintenant aussi, pour ces livraisons, la procédure et les prix du Traité.

Quant aux cokes, la situation était véritablement abusive. Pour eux, le Traité n'avait d'ailleurs apporté aucune limitation au prix intérieur allemand et les accords de Wiesbaden avaient simplement ajouté qu'il s'agissait du prix payé par les gros consommateurs allemands, soit, dans les conditions du moment, le prix publié par le *Reichskohlenverband*.

Malheureusement cette définition, pour favorable qu'elle semblât, ne pouvait rien contre un état de fait. L'organisation des Konzerne de la Rhur, groupant sous une même direction les intérêts miniers et métallurgiques, a encore en effet ce résultat que les plus gros consommateurs de coke sont leurs propres fournisseurs. Le coke passe de la mine à l'usine, sans que le Kohlen Syndikat intervienne, si ce n'est pour porter le

tonnage en compte sur la consommation propre des usines (*Hüttenselbstverbrauch*) et prélever la cotisation syndicale correspondante (*Umlage*). Qu'importait dès lors le prix d'ordre auquel les tonnages étaient facturés, puisque le Konzerne en était à la fois débiteur et créiteur ?

Le prix du Reichskohlenverband n'avait donc de signification réelle qu'à l'égard des petits et moyens consommateurs. Abaissé de 22 marks 50, tarif du 15 octobre 1924, à 21 marks 45, tarif du 1^{er} mars 1926, il était encore, à ce taux, supérieur de 4 à 5 marks au prix normal d'exportation. En particulier, dès 1925, le Kohlen Syndikat avait traité à 17 marks 50 avec les métallurgistes du Luxembourg, et il consentira le prix de 16 marks 50-16,80 aux métallurgistes français pour les achats directs de septembre à décembre 1926.

5^o La politique des débouchés.

Néanmoins, on aurait une vue insuffisante des raisons qui déterminèrent le Kohlen Syndikat, si l'on s'en tenait à la considération du prix. La question du tonnage total à exporter vers la France avait aussi son importance.

Du moment que le Kohlen Syndikat refusait d'incorporer les contrats commerciaux dans le programme des Réparations, il pouvait supposer qu'il accroîtrait d'autant ses livraisons et que la clientèle des charbons allemands se trouverait en quelque sorte dédoublée, ou du moins géographiquement élargie. A son avis, le Trésor français devait utiliser au maximum les charbons allemands pour s'assurer des transferts, donc il n'hésiterait pas à consentir les sacrifices nécessaires pour écouler les tonnages inscrits au programme, en les déportant de plus en plus loin, tandis que, par ses contrats commerciaux hors Réparations, le Kohlen Syndikat accaparerait les débouchés les plus rémunérateurs.

Cette politique de l'élargissement des débouchés, qui atteste un revirement si singulier dans l'attitude du Kohlen Syndi-

kat à l'égard des livraisons de Réparations, pour peu qu'on se reporte à trois années auparavant, est un signe des temps nouveaux qui ira s'accroissant jusqu'au paroxysme de la crise actuelle. Dès le début de l'année 1926, les disponibilités de l'Allemagne en charbon excèdent ses besoins intérieurs et le Kohlen Syndikat doit assurer le placement au dehors des tonnages supplémentaires.

6° Les trois catégories de livraisons.

Seuls alors acceptent l'imputation de leurs contrats commerciaux sur les Réparations : les Mines d'Aix-la-Chapelle qui traitent avec divers acheteurs français, le Syndicat rhénan des lignites pour son marché avec l'O.H.S. et les Mines de la Rhur du groupe de Wendel (Zeche de Wendel, Zeche Friedrich Heinrich), pour les cokes qu'elles livrent aux usines lorraines du même groupe.

On est donc amené à distinguer, au cours des années 1925 et 1926, trois catégories d'importations de charbons allemands en France :

1° Les livraisons au titre des contrats commerciaux homologués par la Commission des Réparations, qui viennent s'imputer pour leur tonnage sur le programme mensuel. La valeur des livraisons est payée au fournisseur allemand par l'Agent Général des paiements des Réparations et le Trésor français en reçoit de l'acheteur l'exacte contre-valeur en francs, au montant près de l'escompte : c'est donc, en principe, un transfert à 100 % pour le Trésor.

2° Les livraisons du Kohlen Syndikat au titre du Traité de Paix, (Annexe V) à concurrence des tonnages nécessaires pour parfaire le programme de la Commission des Réparations. Ces livraisons, comme par le passé, sont reçues et réparties par l'O.H.S. pour le compte de l'Etat. Elles sont payées par l'Agent Général et le Trésor encaisse le produit de leurs ventes. C'est aussi un transfert, mais il n'est plus à 100 %, l'Etat français

devant prendre à sa charge la différence entre le prix du Traité, payé au Kohlen Syndikat, et le prix courant du marché fixé par la concurrence, différence variable selon l'époque, les sortes et la destination.

3° Les livraisons du Kohlen Syndikat au titre de ses contrats commerciaux hors Réparations. Elles n'interviennent dans les transferts qu'à raison du prélèvement de 26 % *ad valorem* opéré par le gouvernement français sur la généralité des marchandises allemandes entrant en France sans être couvertes par un contrat de prestation, système imité du *Reparation Recovery Act* anglais.

7° La décision Wallenberg.

Le maintien d'un fort contingent de l'Annexe V, par suite du refus du Kohlen Syndikat de le laisser couvrir par ses contrats commerciaux, était déjà en lui-même une charge pour l'Etat français. L'importation simultanée de tonnages hors Réparations aggravait cette charge, par la concurrence anormale d'offres en charbon allemand, au-delà des besoins correspondants. En d'autres termes, le Kohlen Syndikat utilisait pour son dumping la prime que le Traité de Paix lui permettait de lever sur les livraisons de l'Annexe V.

Le Comité Wallenberg délibérait encore quand les premières difficultés surgirent à ce sujet. La question fut évoquée à la séance du 3 mars 1925. Il s'agissait de décider si, *sans le consentement du vendeur allemand* ou à son insu, mais d'accord seulement avec l'acheteur allié, un contrat en Reichsmark et ne contenant pas une défense de le passer en compte « Réparation » pourrait être enregistré comme contrat de Réparation, sans modification, bien entendu, des conditions contractuelles.

Le Président, M. Wallenberg, à qui la question avait été déférée pour départager les délégués, décida alors qu'il lui paraissait « impossible d'obliger un vendeur allemand à accep-

ter, sans son adhésion, comme un contrat de réparation, une transaction commerciale ». La thèse allemande triomphait sur le principe. M. Wallenberg d'ajouter toutefois : « Pour le cas où, néanmoins, il deviendrait habituel, de la part des vendeurs allemands, d'exiger pour les contrats commerciaux une prohibition de les faire passer par le compte Réparation, cette façon d'agir devrait être considérée comme une mesure qui aurait pour conséquence de rendre impossible l'obtention des prestations en nature et pourrait donc être soumise à une réclamation auprès de la Commission arbitrale prévue pour ce cas, laquelle en déciderait ».

Cette décision, dont on saisit toute la portée, devait avoir un grand retentissement. Contre elle, le délégué français, M. Alexandre Aron, élevait une protestation formelle, dès la séance suivante du Comité, le 5 mars 1925. Il rappelait les termes généraux de l'Accord de Londres que nous avons déjà reproduits, et soulignait, avec un sens très avisé de la réalité, que la nécessité d'obtenir l'assentiment préalable du vendeur allemand aboutirait à créer un marché spécial des réparations, soustrait aux conditions normales du commerce. Quant au recours à la Commission arbitrale, que ménageait la décision, M. Aron ne manquait pas d'observer que les Alliés supporteraient « la charge de la preuve, alors que certaines interventions ne se prouvent pas » et que tous les délais d'instance joueraient contre eux, sans possibilité de rattraper le temps perdu. Et il concluait en affirmant que c'était priver pratiquement de toute sa substance la décision de principe prise par le Comité sur l'exécution des programmes de l'Annexe V au moyen de contrats commerciaux.

Les faits devaient bientôt confirmer malheureusement tout ce que ces appréhensions avaient de fondé. Aussi, ne nous attarderons-nous pas à exposer la réplique du délégué allemand, M. Cuntze, plaidant la bonne volonté des industriels allemands, qu'il ne fallait pas violenter. Les chiffres se chargent suffisamment d'éclairer cette bonne volonté :

Le programme de la Commission des Réparations pour la

France, et pour chacun des mois de mai et juin 1925, avait été fixé à 670.000 tonnes ; en juillet, il fut porté à 750.000 tonnes.

Sur ces contingents, une moyenne mensuelle de 16 000 tonnes seulement est couverte par un contrat commercial homologué, encore s'agit-il d'un contrat passé avec l'O.H.S. par le Syndicat rhénan des lignites. Tout le surplus, 654.000 tonnes en mai, autant en juin et 734.000 tonnes en juillet, a dû être demandé au Kohlen Syndikat aux conditions de l'Annexe V, tandis que ce même Kohlen Syndikat et divers autres fournisseurs allemands expédient librement vers la France, hors Réparations, d'après la statistique même du Glückauf, 264.000 tonnes en mai, 242.000 en juin et 301.000 en juillet, avec tendance à l'accroissement,

8° Le décret du 26 juillet 1925.

Par le décret du 26 juillet 1925, soumettant les importations de charbon à la délivrance préalable d'une licence, le gouvernement français signifie sa ferme volonté de ne pas se laisser manœuvrer davantage.

L'effet du décret ? Il apparaît dès le mois de septembre 1925. La part des contrats commerciaux en compte Réparations est passée de 16.000 à 149.000 tonnes : aux expéditions de lignites du bassin de Cologne, sont venues s'ajouter toutes les expéditions des mines de Wendel et du bassin d'Aix-la-Chapelle. Il n'y a pratiquement plus d'expéditions libres du Kohlen Syndikat. Persistant dans son refus de soumettre ses contrats à l'homologation pour leur prise en compte Réparations, il a subi la sanction institué par le décret : les licences d'importation ne lui ont pas été délivrées. En contre-partie, la part de l'Annexe V a pu être élevée à 816.000 tonnes. Désormais donc, 965.000 tonnes vont servir aux transferts, contre 750.000 en juillet et 670.000 tonnes en mai et juin, et, résultat non moins appréciable, le marché est protégé contre le dumping. Mais le Trésor français subit toujours le mauvais rendement de la presta-

tion charbon, grevée, par la rédaction même du Traité, de charges assez lourdes et dont il s'inquiète à juste titre.

A l'abri du décret, une certaine stabilité va régner jusqu'au 1^{er} mai 1926. Alors, la grève anglaise vient bouleverser tous les plans. La nécessité prévaut de pourvoir au remplacement du charbon anglais sur notre marché. Elle conduit à relâcher l'application du décret ; des contrats libres hors Réparations se renouent aussitôt avec le Kohlen Syndikat. En août 1926, ces contrats libres représentent 778.000 tonnes. En même temps, d'ailleurs, l'Etat procède à un nouvel aménagement de ses programmes de prestations, faisant une part plus large aux contrats pour l'équipement national, l'outillage et les fournitures diverses, et réduisant en proportion les crédits affectés aux charbons. Aussi, en septembre 1926, voit-on le programme ramené à 700.000 tonnes, dont 253.000 tonnes pour les contrats commerciaux homologués et 447.000 tonnes seulement aux conditions de l'Annexe V.

CHAPITRE VI

La Convention de Cologne.

1^o Des instances à la conciliation.

Quelles raisons amènent le Kohlen Syndikat à modifier son attitude ?

Il n'est pas douteux, à cet égard, que le décret du 26 juillet 1925 lui donna matière à réflexion, le gouvernement français ayant très strictement tenu la main à son exécution jusqu'à la grève anglaise. Pouvait-il, de même, rester insensible à la tendance très nette qui se dessinait, du côté français, à abandonner de plus en plus le charbon comme moyen de prestation, par la diminution progressive des programmes de la Commission des Réparations ? Ayant conquis de nouveaux débouchés en France, à la faveur de la grève anglaise, il devait aussi tout naturellement chercher à les consolider. Or, ne risquait-il pas, en perpétuant un litige avec l'Etat français, de donner à celui-ci motif à discrimination préjudiciable aux intérêts du charbon allemand ? Là encore, se projetait l'ombre du décret du 26 juillet 1925.

D'ailleurs, comme bien on pense, le gouvernement français ne s'en était pas tenu à des mesures conservatoires de prohibition. Le régime des licences avait paré au plus pressé, mais il n'apportait pas en soi une solution. Aussi, le gouvernement français, aidé par l'O.H.S. continuait-il de rassembler les preuves établissant le caractère systématique du refus opposé par le Kohlen Syndikat à l'homologation de ses contrats com-

merciaux. Après avoir vainement cherché un terrain d'entente amiable jusqu'en décembre 1925 et après un échange semblablement infructueux de notes diplomatiques, le gouvernement français résolut de déférer le litige au Tribunal arbitral prévu par le Règlement des prestations en nature (titre XI). Le Quai d'Orsay en informait l'Ambassadeur du Reich, par note du 21 juillet 1926. Dès septembre 1926, le collège arbitral était constitué et se déclarait prêt à se saisir de l'affaire. Mis en cause par l'attitude intransigeante du Kohlen Syndikat, le Reich ne s'estimait certainement pas en posture favorable et tout porte à croire qu'afin de conjurer un fâcheux épilogue, il s'employa alors activement auprès du Kohlen Syndikat pour l'amener à un changement d'attitude qui rendit l'instance désormais sans objet.

Le gouvernement allemand prétendait d'ailleurs avoir, de son côté, motif légitime à revendication devant le Tribunal arbitral, sur un autre point qui touche à ses rapports avec le Kohlen Syndikat. Celui-ci, non content de recevoir pour des livraisons de Réparations un prix supérieur de 2 marks au prix d'exportation normal, avait intenté un procès au Reich, devant le Tribunal économique d'Empire (*Reichswirtschaftsgericht*), lui réclamant de parfaire la différence avec le plein tarif du Reichskohlenverband pour les ventes à l'intérieur, différence de l'ordre de 20 % au cours du deuxième semestre 1925.

Le Kohlen Syndikat soutenait qu'en livrant du charbon au titre des Réparations, il exécutait une obligation propre au Reich, lequel était par conséquent son véritable débiteur. Or, dans les rapports entre le Reich et le Kohlen Syndikat, il ne pouvait être question que du prix officiel pour les ventes à l'intérieur, prix établi selon la procédure légale et sanctionné par l'approbation du Reichskohlenverband, sans qu'il y eût lieu de considérer la destination réelle des livraisons.

Dans sa sentence du 25 juillet 1926, le Tribunal d'Empire accueillit la thèse du Kohlen Syndikat et le gouvernement allemand dut lui verser une indemnité forfaitaire à la tonne

pour tous les tonnages livrés au titre des Réparations, Annexe V. Cette indemnité a été régulièrement payée jusqu'au 10 janvier 1930. Mais on comprend aussi que, dès lors, le gouvernement allemand prit souci de réduire le plus possible les tonnages de l'Annexe V ; là encore il trouva une raison d'insister auprès du Kohlen Syndikat, dans le sens même de la demande de la France, la « commercialisation » des livraisons, conforme au Plan Dawes, devant exonérer le Reich de toute charge et de toute responsabilité.

En même temps, le Reich se retourna contre l'Agent Général des paiements de Réparations pour lui faire supporter le poids de sa condamnation envers le Kohlen Syndikat, arguant qu'en l'espèce, il s'agissait d'une charge afférente aux Réparations, excipant du caractère global et forfaitaire de l'annuité Dawes. Telle était la monnaie d'échange qu'il eût opposée à la demande de la France devant le Tribunal arbitral.

Mais qu'importe ! Du côté français, n'avait-on pas déjà montré des dispositions conciliantes ? Ce n'est assurément pas de gaité de cœur qu'on avait établi le régime des licences, avec tout ce qu'il comporte d'artificiel et de contrainte. Le but n'avait pas varié, à travers les moyens différents qu'on avait tentés pour l'atteindre. Les charbons restaient, malgré tout, l'instrument des transferts le plus commode, le plus économiquement sain. Qu'ils fissent l'objet d'une convention générale, satisfaisante pour les intérêts du Trésor et sagement adaptée à nos contingences économiques, et le gouvernement français était toujours prêt à y souscrire.

2^e La Convention de Cologne.

En date du 20 octobre 1926, la Convention de Cologne marque l'heureux aboutissement de patients efforts, et, mettant le point final à d'irritantes controverses, inaugure l'ère des livraisons « commercialisées ».

M. Le Normand, directeur de l'O.H.S., agissant *selon les*

directives du gouvernement français, et MM. Janus, Herbig, Russell, Directeurs du Kohlen Syndikat, sont les signataires de l'acte, en présence d'un expert de chaque gouvernement. Ratifiée par les gouvernements, puis, sur leur présentation, par la Commission des Réparations et par le Comité des transferts, la Convention est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1927. Elle a été renouvelée une première fois à l'échéance du 1^{er} juillet 1927 et, par des prorogations successives, a fait loi jusqu'au 1^{er} octobre 1930.

Le préambule de la Convention en confirme le but : règlement amiable des différends en instance et espoir que les dispositions nouvelles seront de nature « à intensifier les livraisons de charbon allemand en France, suivant les sommes disponibles en titre des prestations en nature et les besoins de la consommation française ». L'espoir d'intensifier les livraisons était allemand, il va sans dire ; de même qu'était française la restriction tirée des sommes disponibles et des besoins de la consommation. Chaque partie reste logique avec soi-même.

Passant au dispositif, essayons maintenant de le fixer en quatre traits essentiels :

a) COMMERCIALISATION DES LIVRAISONS.

Le Kohlen Syndikat recouvre la liberté générale de vente dans toute la France, sauf provisoirement à Strasbourg. L'intervention de l'Etat et celle de l'O. H. S., dans la répartition et la vente des importations, cessent dans la même mesure, et à cet égard, il n'est pas exagéré de parler d'une ère nouvelle.

La réserve concernant Strasbourg ménageait aux différents intérêts de cette région le temps voulu pour s'organiser à l'abri des dispositions du Traité de Paix. Qu'il suffise, pour le moment, d'indiquer que le but était de constituer un groupement assez fort pour pouvoir entrer ultérieurement en rapports directs avec le Kohlen Syndikat et ses revendeurs. En attendant, l'Etat se chargeait, avec les sacrifices habituels, de fournir aux négociants et consommateurs strasbourgeois les

tonnages dont ils avaient besoin. A ces tonnages, se limitait désormais le rôle répartiteur de l'O.H.S. et de l'Etat.

b) OCTROI D'UNE BONIFICATION AU KOHLEN SYNDIKAT.

Le Kohlen Syndikat se voit reconnaître une bonification de 1 mk. 15 par tonne de charbon, 1 mk. 50 par tonne de coke, sur le tonnage qui sera réglé en compte Réparations. C'est le rachat de l'avantage que la formule du Traité, révisée à Wiesbaden, accordait implicitement au Kohlen Syndikat ; mais c'est aussi le maintien, aux dépens de la production nationale, *d'une prime à l'importation allemande en France.*

c) RÈGLEMENT EN COMPTE RÉPARATION.

Le Kohlen Syndikat accepte que le règlement de ses ventes libres soit effectué par l'Agent Général des paiements de Réparations, à concurrence du tonnage mensuel nécessaire pour parfaire le programme de la Commission des Réparations. A cet effet, l'O.H.S. encaisse le produit de toutes les ventes du Kohlen Syndikat ; il retient au profit du Trésor la part payable par l'Agent Général et transfère le solde directement au Kohlen Syndikat. La part payable par l'Agent général comprend la pleine valeur du tonnage mensuel à couvrir et, en vertu du Recovery Act, 26 % de la valeur du tonnage en excédent. Les calculs sont simplifiés en appliquant à tous les tonnages le même prix unitaire, calculé chaque mois, d'après la moyenne des ventes réelles, sur la base f.o.b. port de mer ou franco frontière allemande.

Le règlement global de 26 % ainsi instauré affranchit les importations de charbons allemands en France des formalités et paiements jusqu'alors exigibles en douane. C'est une facilité de plus accordée au commerce.

La formule nouvelle garantit le Trésor contre tout risque commercial, le rôle de l'O.H.S. étant désormais restreint, sauf pour Strasbourg, au règlement des seules opérations comp-

tables. Le rendement de la prestation charbon est un rendement forfaitaire, fait du rapport entre le prix encaissé par l'O.H.S., pour les ventes du Kohlen Syndikat, et ce même prix majoré de la bonification de 1 mk. 15. En tablant sur un produit de 20 mk. à la tonne, effectivement réalisé au début de 1927, on voit que l'O.H.S., donc le Trésor, encaissait 20 mk. pendant que l'Agent Général payait pour son compte 21 mk. 15 au Kohlen Syndikat ; le rendement était donc :

$$\frac{20}{21,15} \text{ soit } 94 \% \text{ environ.}$$

**d) LA PARTICIPATION DE LA FLOTTE FRANÇAISE
AUX TRANSPORTS RHÉNANS.**

La Convention consacre, avec des modalités différentes, le maintien des avantages concédés à la flotte française par l'accord de Wiesbaden. Elle en étend le principe aux contrats libres, imputables ou non en Réparations : conquête intéressante pour l'avenir.

Voilà, en substance, ce que contient la Convention de Cologne.

Nous ne citerons pas les arrangements de détail qui ont été pris pour sa mise en œuvre, sans oublier pourtant l'utilité de ces modestes instruments.

N'oublions pas non plus que, seuls entre tous les intérêts en cause, ceux de la production nationale, non seulement ne retireraient aucun profit de la Convention, mais restaient exposés à une menace assez grave pour l'avenir. Stabilisant sous une forme explicite et à taux constant la prime accordée au Kohlen Syndikat, prime dont le principe lui-même demeurerait au reste fort contestable, la Convention instituait à l'égard de ce taux, un désavantage permanent pour la houillère française, dans la concurrence sur le marché français.

L'année 1927, dès ses débuts, devait se charger d'affirmer

qu'il ne s'agissait pas d'une vaine terreur. Allégé de 2 sh. à la tonne, grâce aux nouvelles conditions acceptées par les mineurs après huit mois de grève, le charbon britannique s'apprêtait à une offensive de grand style sur le Continent. Sans pareil allègement, sans bonification d'aucune sorte, le charbon français allait avoir à se défendre sur son propre marché, contre deux concurrents, l'un et l'autre nantis de ressources ou faveurs nouvelles.

Deux comparaisons vont immédiatement traduire en chiffres l'âpreté de la lutte, sous l'effet des sous-offres massives et systématiques de la Grande-Bretagne, pour reconquérir ses anciens débouchés. En premier lieu, une baisse de 5 sh. en un an, sur le prix f.o.b. d'exportation absorbe tout le bénéfice résultant de la compression des prix de revient britanniques.

	Prix f o b. moyen
Janvier 1927	20 sh-11 1/2 d
Janvier 1928	15 sh 9 d

En second lieu, cinq mois suffisent à la Grande-Bretagne pour réduire de moitié les ventes libres du Kohlen Syndikat en France :

Janvier 1927	930.000 tonnes
Juin 1927.....	389.000 —

Pour remédier au désordre, le gouvernement français devra intervenir une fois de plus et contrôler le marché, en rétablissant, pour six mois, le régime des licences, par le décret du 26 mai 1927.

3° Les prorogations successives.

Les renouvellements périodiques de la Convention de Cologne avaient été subordonnés à deux questions dont la solution amiable devait être recherchée directement par les parties en cause. Les conversations engagées à cet effet se poursuivirent sans résultats tangibles, jusqu'au cours de l'année 1930.

La première question concernait les mines du Nord et du Pas-de-Calais, inquiètes de voir le Kohlen Syndicat faire irruption dans leur propre zone, et y pratiquer un dumping analogue à celui qu'elles avaient subi de sa part en 1913 et 1914. Le Comité des Houillères avait cru devoir attirer l'attention des Pouvoirs publics sur les ménagements qui s'imposaient pour éviter que la prime octroyée au Kohlen Syndikat ne servit à pareil excès. Le même souci guidera le Comité lorsqu'il déclarera que les accords à conclure pour la région de Strasbourg ne sauraient laisser indifférentes les mines françaises, notamment les mines du bassin lorrain. M. Poincaré, Président du Conseil des Ministres, avait admis ces réserves pour la défense de la production française et invité ses représentants à prendre les contacts nécessaires. Il n'est résulté de ces contacts aucun accord précis, mais un état de trêve tacitement observé.

La deuxième question, expressément visée dans la Convention de Cologne, avait trait aux affaires de Strasbourg. Les conversations, conduites par un délégué des négociants de Strasbourg, M. Kornmann, aboutirent en juillet 1928 à un projet connu sous le nom d'*Importchar* qui prévoyait l'octroi par le Trésor français d'une subvention de 2 marks par tonne, mais resta d'ailleurs à l'état de projet. C'est seulement la Convention d'Essen du 31 juillet 1930 qui devait apporter la solution.

CHAPITRE VII

Le Plan Young et la Convention d'Essen.

1^o Le Plan Young.

Le 1^{er} septembre 1929, entre en vigueur le Plan Young, « le Nouveau Plan » adopté « en vue d'établir *un règlement complet et définitif* des réparations ».

L'idée fondamentale du plan repose sur l'engagement solennel pris par l'Allemagne de payer les annuités prévues, leur paiement étant accepté par les Puissances créancières comme décharge définitive de toutes les obligations de l'Allemagne restant encore en suspens. Un organisme nouveau, la *Banque des Règlements internationaux* (B.R.I.) installée à Bâle, reçoit, en qualité de mandataire (*trustee*) des Puissances créancières, le certificat de dette du Reich auquel sont attachés des coupons A et B. Les coupons A, correspondant au montant non différable de l'annuité, pourront être remplacés, à la demande de la Banque, par des titres libellés à son nom, pour être *mobilisés*, c'est-à-dire pour servir aux Puissances créancières à des émissions intérieures d'obligations allemandes. Commercialisation et mobilisation de la dette, transferts en espèces, voilà la grande pensée, la pierre angulaire du système.

Nous ne nous étendrons pas davantage sur le mécanisme financier et venons-en de suite aux prestations en nature, en observant que le 10 janvier 1930 a pris fin l'obligation faite à l'Allemagne, par le Traité de Paix, de fournir des

charbons aux Alliés (Partie VIII, Annexe V) et que, dès lors, le charbon est une prestation comme les autres.

Le Plan Young, c'est la généralisation même des transferts en espèces, et, partant, la réduction massive des prestations en nature comme moyen de transfert. Si le Plan en conserve le principe, c'est seulement à titre transitoire, pour dix ans, les crédits pouvant leur être affectés étant limitativement fixés, avec une diminution d'année en année. Nous empruntons à l'Annexe IX du Plan, sous-annexe I, la part de ces crédits réservée à la France :

	Prestations
	(En milliers de Reichsmark.)
1 ^{er} septembre 1929 au 31 mars 1930	272.293,0
1 ^{re} année 1/4/1930 au 31/3/1931.....	364.090,4
2 ^e année 1931-1932	305.540,0
3 ^e année 1932-1933	306.180,6
4 ^e année 1933-1934	304.506,3
5 ^e année 1934-1935	274.773,4
6 ^e année 1935-1936	225.977,9
7 ^e année 1936-1937	196.314,9
8 ^e année 1937-1938	166.674,6
9 ^e année 1938-1939	137.124,4
10 ^e année 1/4/1939 au 31/8/1939	45.274,5
	2.598.750,0

Le Plan Young transfère à la Banque des Règlements Internationaux les fonctions précédemment dévolues à l'Agent Général des paiements de Réparations ou à la Commission des Réparations. C'est donc la Banque qui désormais homologuera les contrats de prestation et règlera les fournisseurs allemands.

La partie proprement consacrée aux prestations en nature, forme l'Annexe IX du Plan. Elle maintient, sans grand changement, les modalités déjà mises en œuvre par le Plan Dawes et le règlement des prestations en nature de 1925. Cependant, instruits par l'expérience des difficultés rencontrées en 1925 et 1926, les Experts ont prévu, avec un soin particulier, le cas où il n'aurait pas été possible, pour une Puissance créan-

cière, d'absorber sa part des crédits de prestations, par des contrats passés aux conditions commerciales habituelles. Le Titre III de l'Annexe IX est entièrement consacré à ce cas. Le gouvernement allemand y renouvelle d'abord l'engagement de « faciliter autant que possible, » la conclusion de tels contrats ; mais, s'il y a défaillance de sa part, le Tribunal arbitral pourra ordonner la mise à la libre disposition du gouvernement plaignant, pour tout ou partie, même à titre conservatoire, du montant des crédits qui n'auront pu être absorbés.

2° Les prolégomènes de la Convention d'Essen.

Il convenait d'adapter la Convention de Cologne au nouveau plan. Il fallait en même temps tenir compte de l'échéance du 10 janvier 1930 qui a marqué la fin des obligations des Réparations incombant à l'Allemagne au titre du Traité de Paix (Annexe V à la Partie VIII).

Puisque les charbons ne devaient plus constituer une catégorie à part parmi les prestations en nature, on peut d'abord se demander s'il était bien utile de maintenir plus longtemps pour eux, un régime d'exception. Les crédits disponibles en prestations étaient assez réduits pour qu'on n'eût pas trop de peine à en trouver l'emploi ; au surplus, les garanties introduites sous ce rapport, par le Titre III de l'Annexe IX au Plan, que nous venons d'analyser, paraissaient pleinement satisfaisantes. L'intérêt du Trésor n'étant pas en cause, on aurait donc pu dénoncer, purement et simplement, la Convention de Cologne, sauf à maintenir éventuellement un régime provisoire pour la région de Strasbourg, qui continuait à faire l'objet de conversations privées.

Si les Pouvoirs publics en ont décidé autrement, c'est précisément afin de faciliter ces conversations privées, en même temps que maintenir le pavillon français sur le Rhin et sauvegarder les droits de nos nationaux sur les chantiers du port

de Strasbourg. Or, il était d'autant plus aisé d'amener le Kohlen Syndikat à des concessions en faveur de Strasbourg, que l'on intégrerait le problème régional dans une convention plus générale.

Des pourparlers fort laborieux ont marqué cette période de la fin 1929 et des premiers mois de 1930.

Du côté de l'Office des Houillères Sinistrées, dont le mandat expirait virtuellement le 10 janvier 1930, avec la fin des obligations de Réparations, on avait naturellement tendance à laisser les Strasbourgeois se tirer d'affaire et, en défendant le Trésor contre ses propres excès de prodigalité, on défendait en même temps les intérêts des mines, qui se fussent trouvés en péril si des avantages par trop marquants avaient été consentis à l'importation. L'Office des Houillères Sinistrées avait d'autant moins de scrupules à faire siennes les préoccupations de la production nationale que, n'intervenant plus dans la répartition des livraisons, il avait, de ce fait même, recouvré plus d'indépendance et que, d'ailleurs, l'intérêt du Trésor public concordait absolument avec le sien.

Du côté strasbourgeois, une large coalition d'intérêts s'était formée afin de faire prévaloir le point de vue régional. Ce point de vue a le mérite d'être simple et de rallier la quasi unanimité des intérêts particuliers. Si, économiquement, il présente des faiblesses et même des défauts, politiquement il pose, une fois de plus, le problème alsacien ; et c'est là sa force. Il souligne volontiers les difficultés inhérentes à la réintégration de l'Alsace dans l'unité française ; sous cet aspect, beaucoup de sollicitude lui est naturellement acquise de la part des Pouvoirs publics.

Le point de vue strasbourgeois, simple ayons-nous dit, s'exprime en une phase : Strasbourg est un port et veut être un grand port. C'est un constat ; c'est aussi un programme.

Chambre de Commerce, administration du port autonome, sociétés de navigation, négociants-importateurs, tous avaient le même but : maintenir et si possible augmenter les tonnages de charbon importés par Strasbourg. Ce but les oppo-

sait aux houillères, et plus particulièrement aux toutes proches mines lorraines et à la Sarre.

Un premier projet, élaboré par l'O.H.S. en novembre 1929, accepté par le Kohlen Syndikat, satisfaisant pour le Trésor, ayant été repoussé par Strasbourg, M. Frantzen, Ingénieur en Chef des Mines en congé, reçut le premier, en décembre 1929, la mission d'orienter les négociations avec le Kohlen Syndikat, en rapprochant si possible, sur un texte commun, le point de vue des houillères et celui de Strasbourg. Une commission mixte fut nommée, mais elle se montra divisée dans son propre sein et, par conséquent, incapable d'aboutir.

Sur la présentation des présidents de la Chambre de Commerce et du port autonome de Strasbourg, le gouvernement désigna alors, comme négociateur unique, M. René Mayer, Maître des Requêtes honoraire au Conseil d'Etat. L'Office des Houillères Sinistrées consentit à l'habiliter pour traiter en son nom, par lettre du 14 juin 1930.

M. René Mayer trouvait dans les textes élaborés depuis huit mois, les matériaux nécessaires à sa mission. Sans se faire assister par l'O.H.S., et avec le concours exclusif des négociants et navigateurs strasbourgeois, il mit au point un premier projet à Essen, les 18 et 19 juin 1930, au cours d'une entrevue avec les directeurs du Kohlen Syndikat. Mais l'Assemblée Générale du Kohlen Syndikat appelée à en délibérer le 22 juin, rejeta le projet.

De nouvelles négociations s'ouvrirent et, le 31 juillet 1930, fut signée la Convention qui porte le nom de Convention d'Essen. La Convention reçut les approbations définitives des gouvernements français et allemand le 22 août, pour mise en vigueur le 1^{er} octobre 1930. Le Kohlen Syndikat, cependant, avait réservé la ratification de son Assemblée Générale. Celle-ci ne fut donnée que le 19 septembre, après une entente strictement privée avec un groupe de négociants strasbourgeois, qui reçut du Kohlen Syndikat le monopole d'importation, moyennant une association en participation assurant au groupe allemand une influence pratiquement prépondérante.

Entre temps, M. Tardieu, Président du Conseil, dans une audience accordée, le 7 juillet 1930, aux représentants des houillères, avait insisté auprès d'eux sur les nécessités politiques qui justifiaient l'intervention de l'Etat en faveur de Strasbourg. Sans méconnaître le préjudice qui pouvait en résulter pour les houillères, il leur avait du moins promis que des compensations équitables en atténueraient l'effet.

3^e La Convention d'Essen.

La convention du 31 juillet 1930 stipule qu'une fraction de 10 % au moins des crédits ouverts aux prestations en nature, par le Plan Dawes, sera affectée aux ventes de charbon du Kohlen Syndikat en France, soit au moins 36 millions de marks la première année et 30 millions sur chacune des trois suivantes. Comme sous la Convention de Cologne, le produit des ventes entre dans le mécanisme des transferts ; le prix reçu par l'Office des Houillères sinistrées étant majoré de la bonification allouée au Kohlen Syndikat, pour l'établissement à l'ordre de celui-ci des traites payables sur les fonds de Réparations.

La bonification est fixée à :

1 mk. 20 par tonne, pour les fournitures à destination de Strasbourg, à concurrence de 1.200.000 tonnes par an ;

0 mk. 50 pour les autres fournitures, à concurrence de 360.000 tonnes par trimestre ;

0 mk. 43 pour l'excédent jusqu'à 660.000 tonnes par trimestre, la dégressivité se poursuivant par échelons.

En échange, le Kohlen Syndikat confirme, par une participation aux transports sur le Rhin, les droits antérieurement reconnus à la flotte française, mais surtout — et c'est là à proprement parler l'objet essentiel de la Convention — le Kohlen Syndikat assure à un groupe d'importateurs strasbourgeois, nommément et limitativement désignés, l'exclusivité des importations de charbons de la Ruhr, pour douze départe

ments français, jusqu'en Côte d'Or incluse, à la réserve près des droits du P.L.M. et de la grosse métallurgie, à s'approvisionner directement (article VI).

Le délai de deux mois, qui séparait la signature de la Convention de sa mise en vigueur, a été consacré aux pourparlers privés déjà signalés et dont le résultat fut de transférer le monopole de l'importation à une *association en participation* entre le Kohlen Syndikat et les deux principaux négociants de Strasbourg. A cette association en participation, la confirmant, s'est superposée une société anonyme, la *Compagnie générale charbonnière*, définitivement constituée le 26 mars 1931. Nous lui consacrons de plus amples développements au chapitre Strasbourg.

La mise en route de la Convention fut compliquée par des difficultés d'interprétation que souleva le Kohlen Syndikat, enhardi par ses succès antérieurs. Cette fois, on fit appel à l'O.H.S. pour les résoudre. Il réussit au cours de négociations laborieuses, à faire renoncer le Kohlen Syndikat à ses prétentions et à diminuer quelque peu les charges que le jeu de la Convention entraînait pour le Trésor. L'arrangement financier du 14 novembre 1930 et ses annexes, signés de M. Le Normand et des directeurs du Kohlen Syndikat, ont ainsi consacré une mise au point indispensable. Ce fut le dernier acte officiel de l'O.H.S., qui insista pour être déchargé de son mandat, devenu très délicat du fait de l'attitude des groupements strasbourgeois.

4^o La S.I.C.A.P.

La Convention d'Essen avait réservé à l'Office des Houillères Sinistrées le droit de se substituer tout autre organisme agréé par les Pouvoirs publics français (art. VIII). Le rôle qu'impliquait désormais la Convention, restreint à des opérations comptables, exclusif de toute activité commerciale, ne justifiait plus le maintien d'un organisme de son importance. D'autre part, les houillères n'avaient aucune raison de rester parties à

l'exécution d'une Convention destinée à servir des intérêts nettement contraires aux leurs.

La substitution prévue s'opéra à la date du 1^{er} avril 1931, au profit de la S.I.C.A.P. ou *Société pour l'Importation des charbons et autres produits de prestations*. Constituée sous la forme d'une commandite par actions, au capital de 2 millions de francs, dont un quart versé à la souscription, et la raison sociale « Compagnie générale pour la Navigation sur le Rhin et Cie », la S.I.C.A.P. est comme l'abrégé des divers intérêts strasbourgeois. Toutefois, son gérant, seul responsable, la Compagnie générale pour la Navigation sur le Rhin (C.G.N.R.), société anonyme au capital de 15 millions de francs, sous le contrôle de l'Etat, y occupe une place prépondérante et, à lui seul, d'ailleurs, possède la grande majorité des actions. Le commandité se confond presque ainsi avec le commanditaire.

A vrai dire, il avait été dans la pensée des fondateurs de la S.I.C.A.P. d'intégrer à leur système, avec une place au Conseil, des représentants des mines lorraines, des mines du Nord, des métallurgistes, des grands réseaux de chemins de fer, des sec-teurs électriques et des importateurs du littoral. Ils avaient ainsi repris à leur compte un projet qui avait déjà été élaboré en 1925, devant le Comité consultatif des charbons, quand il fut question, pour la première fois, de la transformation de l'Office des Houillères Sinistrées. Mais les proportions d'influences n'étaient plus les mêmes, non plus d'ailleurs que les circonstances, l'objet de la Société, le but poursuivi. Aussi, les divers groupements extérieurs à Strasbourg jugèrent-ils préférable de conserver leur liberté et la S.I.C.A.P. dut se former sans leur concours. Les Strasbourgeois assumèrent seuls les responsabilités d'une affaire conçue pour eux et par eux.

La Convention passée avec l'Etat réserve à l'Etat 50 % des superbénéfices, au moyen de l'attribution qui lui est faite de 1.000 parts bénéficiaires. Un commissaire du gouvernement et un Contrôleur financier reçoivent mission de surveiller la gestion.

Les bénéfices sont assurés grâce aux délais accordés à la S.I.C.A.P. pour reverser à l'Etat le produit des ventes de char-

bon encaissé pour son compte, et majoré seulement d'un intérêt à taux réduit. Il est en outre alloué à la S.I.C.A.P. une redevance de 5 % sur la part de l'annuité Dawes réservée au Kohlen Syndikat, soit 1.500.000 reichsmarks environ pour chacune des trois premières années, le produit de la redevance devant spécialement servir à subventionner la navigation française sur le Rhin. Un contrat a été passé à cet effet entre la S.I.C.A.P. et son propre gérant, la C.G.N.R., sous forme de majoration de fret.

La S.I.C.A.P. fonctionne comme caisse de transfert et de compensation. Elle encaisse le produit des ventes du Kohlen Syndikat en France. Elle en fait deux tranches, au prorata des tonnages : la première correspondant au tonnage inscrit au programme des prestations, la seconde correspondant au surplus. La seconde est transférée directement au Kohlen Syndikat. La première sera versée au Trésor, sous déduction, par la S.I.C.A.P. de la subvention annuelle de 1.500.000 R. M. destinée à la navigation rhénane, ainsi que de divers autres frais. Auparavant, la S.I.C.A.P. reçoit du Trésor, qui les émet à son ordre, des traites payables par la Banque des Règlements Internationaux, sur les fonds que le plan Young met au crédit de la France. Ces traites sont établies pour un montant égal au principal de la tranche, majoré de la bonification allouée au Kohlen Syndikat par la Convention d'Essen. Elles sont endossées par la S.I.C.A.P. à l'ordre du Kohlen Syndikat, qui se les fait payer par la B.R.I.

En somme, la S.I.C.A.P., pur organisme comptable, a pour unique mission de prélever, au passage, sur les fonds de Réparations, d'une part, la bonification allouée au Kohlen Syndikat, d'autre part, la subvention destinée à la navigation française sur le Rhin ; elle se charge de transférer l'un et l'autre montants à leurs bénéficiaires respectifs.

Mais, dès l'été 1931, le moratoire Hoover a tari la source à laquelle on devait puiser. Si l'Etat entend, néanmoins, continuer ses libéralités aux uns ou aux autres, une inscription régulière, par voie budgétaire, sera dorénavant inévitable.

CHAPITRE VIII

La navigation rhénane

1^o La reconstitution d'une flotte française.

Le Rhin sollicite Strasbourg et l'Alsace. L'impérieux destin survit aux changements de frontières. Face à l'Ouest, depuis son retour à la grande patrie, unité réintégrée dans le cadre économique français, l'Alsace n'en reste pas moins soumise aux lois d'une attraction naturelle vers le fleuve qui la baigne à l'Est. Seulement, désormais, le trafic alsacien sur le Rhin échappe aux allemands qui l'avaient accaparé à leur profit en s'installant sur la terre alsacienne ; ce trafic sera assuré, au moins pour partie, par une flotte française reconstituée.

L'article 357 du Traité de Versailles (Partie XII) a été l'instrument de la reconstitution de notre flotte rhénane. Il prévoyait au profit de la France et à la charge de l'Allemagne, soit une cession de bateaux et de remorqueurs prélevés sur l'existant de la flotte allemande, soit l'attribution de parts d'intérêts dans les sociétés allemandes de navigation sur le Rhin.

M. Walker D. Hines, citoyen américain, arbitre désigné conformément à la procédure de l'article 357, combina les deux procédés. Il décida, le 8 janvier 1921, que l'Allemagne céderait à la France 254.150 tonnes de chalands et 23.760 chevaux-vapeur mais, en même temps, que la cession s'effectuerait pour une grande part, sous la forme d'un simple transfert d'actions, la France devant acquérir 75 % du capital de l'arme-

ment allemand Fendel. La France et l'Allemagne s'entendirent pour aménager l'exécution de la décision arbitrale, en lui substituant, par accord direct réalisé le 6 juin 1921, une solution réputée équivalente. Par cet accord, la France obtenait la propriété pleine et entière du matériel flottant Fendel et, en outre, 56.000 tonnes de chalands prélevés sur le matériel allemand existant en 1921, 54.000 tonnes en constructions neuves du type chaland de 1.350 tonnes, 10.000 chevaux vapeur. Elle se voyait enfin confirmer la propriété des installations à terre de Rotterdam, Ruhrort, Cologne Mannheim, Rheinau, Ludwigshafen, qui lui avaient été attribuées par l'arbitre.

L'Allemagne était créditée en compte Réparations d'une somme forfaitaire de 15.450.000 mark-or.

La dotation initiale de la flotte rhénane française correspondait approximativement à 5 % de l'ensemble des flottes rhénanes de toutes nationalités, dont la puissance était estimée en 1914 à :

Chalands	5.125.848 tonnes
Remorqueurs	424.360 chev. vap.
	(Rheinschiffahrtskalender)

Complétée par la suite, grâce à de nouvelles cessions de l'Allemagne au titre des restitutions et réparations en nature (Traité de Paix, Partie VIII, Annexe II, § 6), puis par divers achats, la flotte rhénane française représente aujourd'hui une puissance de (1) :

Chalands	357.000 tonnes
Remorqueurs	47.000 chev. vap.

En tablant sur huit voyages par an et par chaland, elle est en mesure de transporter, dans chaque sens, environ trois millions de tonnes par an : c'est l'ordre de grandeur du trafic actuel du port de Strasbourg.

Sur le rapport de la Commission interministérielle, chargée

1. G. Haelling et J. Majorelle, *Le Rhin*. Librairie de l'enseignement technique, Paris, 1930.

de préparer la dévolution des biens livrés par l'Allemagne en exécution de l'article 357, les chalands furent répartis entre les diverses sociétés françaises de navigation installées à Strasbourg et à Anvers depuis l'armistice. Au contraire, les remorqueurs et les installations à terre furent remis à une société unique, afin d'éviter une concurrence fâcheuse entre les armements français. La possession des remorqueurs a, de tout temps, en effet, valu à leur possesseur une prépondérance marquée, un véritable commandement sur les chalands.

La Société unique, ou Société d'Etudes pour la Navigation du Rhin (S.E.N.R.), se transforma en 1923 en une société commerciale, sous le nom de Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin (C.G.N.R.), avec siège social à Strasbourg. La C.G.N.R. est sous le contrôle de l'Etat, représenté par l'Office National de la Navigation (O.N.N.) qui y détient 35 % des actions et 35 % des sièges au Conseil ; les armements-chalands y sont également représentés avec une participation de 25 %. La flotte C.G.N.R. comprend 35 remorqueurs à aubes ou à hélices, d'une puissance totale de 35.000 chevaux-vapeur.

A côté de la C.G.N.R., il faut faire mention de la Société Française de Remorquage sur le Rhin (S.F.R.R.) ou Rhéa, qui exploite 16.000 chevaux. Egalement constituée avec l'appui de l'Etat, elle a pris en charge les remorqueurs de la Seine que l'O.N.N. lui a cédés, lorsque l'Etat a renoncé en 1921, à maintenir cette flottille sur la Seine. Mais la faible puissance des remorqueurs de la Seine ne permet pas leur emploi sur le Haut-Rhin. La S.F.R.R. travaille donc exclusivement sur le Bas-Rhin, entre Ruhrort et Rotterdam. Depuis 1926, son siège ayant été transféré à Strasbourg, elle est passée en fait sous le contrôle de la C.G.N.R.

Sans diminuer le rôle des armements-chalands, on doit donc constater que les intérêts du pavillon français sur le Rhin sont naturellement concentrés entre les mains de la C.G.N.R. Les armements-chalands eux-mêmes ont senti depuis peu le besoin de se regrouper. Ils ne forment plus aujourd'hui que trois groupes d'une importance comparable.

On trouvera sur les différentes sociétés des renseignements plus complets en se référant à l'ouvrage précité de MM. Haeling et Majorelle, ainsi qu'à l'*Annuaire de la Société générale alsacienne de banque*.

Mais quand on a une flotte, il faut l'alimenter. Or l'équilibre d'un trafic rhénan, avec Strasbourg pour base, implique d'une façon absolue un gros tonnage de charbon à la montée. C'est donc, tout de suite, vers les transports de charbons de Réparations que les regards allaient se porter. Il fallait que la flotte française obtint une participation importante à ces transports. Une entente avec l'Allemagne était nécessaire et c'est à l'établir que tous les efforts vont tendre.

Quelle était, en bref, la position de l'Allemagne à l'égard de notre revendication ? Le Traité de Paix mettant à sa charge le paiement des frais de transport jusqu'à Strasbourg, sauf un crédit correspondant en compte Réparations, le Reich soutenait qu'ayant l'obligation de payer le transport, il avait le droit corrélatif de l'effectuer, ainsi que le choix des moyens. S'il prit garde cependant de s'opposer d'une manière irréductible à l'affrètement de bateaux français, du moins prétendait-il que l'affrètement devait être fait par les soins du Kohlen Syndikat, suivant ses propres règles et sans garantie de tonnage.

2° **K.T.G. et Kohlen Kontor.**

Avant d'aller plus loin, il nous faut dire quelques mots de l'organisation des transports rhénans du Kohlen Syndikat.

Deux courants de transport au départ de Duisbourg-Ruhrort : Rhin aval et Rhin amont. Correspondant à ces courants, deux organisations, deux systèmes bien différents.

Pour le Rhin aval, un simple mandataire, ou « Spediteur », se charge d'affréter les chalands, de régler les diverses opérations de chargement et d'expédition, en liaison avec les correspondants du Kohlen Syndikat dans les ports de mer :

Steenkohlenhandels-Vereeniging (S.H.V.) à Rotterdam, *Entreprises générales de Manutentions* (E.G.N.) à Anvers. Ce mandataire, c'est la *Kohlentransportgesellschaft* (K.T.G.). Les transports sont effectués par les Armements qui ont passé des contrats de longue durée avec le Kohlen Syndikat ou par des bateaux pris en time-charter. Le surplus des besoins est affrété par K.T.G. sur le marché libre à Ruhrort, par l'intermédiaire de courtiers ou Markler.

Pour le Rhin amont, apparaît la puissante organisation du *Kohlen-Kontor*, qui a le monopole de vente des charbons du Kohlen Syndikat pour toute l'Allemagne du Sud : Hesse, Bade, Wurtemberg, Bavière, etc. Le Kohlen Kontor prend le charbon en charge au départ de la Ruhr et effectue, pour son propre compte, toutes les opérations consécutives, transport, manutention, entrepôt et vente, sans que le Kohlen Syndikat, ait à intervenir, si ce n'est pour approuver les contrats de plus de 10.000 tonnes.

Le prix de vente du Kohlen Kontor est un prix officiel, au même titre que celui du Kohlen Syndikat, dont il se déduit d'ailleurs, pour les ports du Haut-Rhin, par l'addition d'une majoration fixe pour chaque port, dite supplément du Haut-Rhin (*Oberrheinzuschlag*). Ces majorations, comme le prix même du Kohlen Syndikat, sont périodiquement publiées au journal officiel du Reich (*Reichsanzeiger*).

Organisme commercial, le Kohlen Kontor fait des bénéfices qui proviennent, en premier lieu, de la Commission, ou *Handelsrabatt*, que le Kohlen Syndikat lui consent sur son propre tarif, puis des économies réalisées sur les diverses opérations couvertes par les suppléments du Haut-Rhin (*Oberrheinzuschläge*). La principale de ces opérations est évidemment le transport fluvial. Par là nous touchons au deuxième caractère du Kohlen Kontor : la filiale de vente du Kohlen Syndikat se double d'un cartel entre les principales sociétés de navigations allemandes, qui dispose d'une capacité totale de 700.000 tonnes-chalands et d'une puissance de remorquage de 90.000 chevaux-vapeur.

Son contrat comporte, de la part des adhérents, l'engagement d'assurer les transports et les remorquages à concurrence d'un tonnage annuel déterminé pour chacun, de huit à neuf millions de tonnes pour l'ensemble ; de la part du Kohlen Kontor, l'engagement de payer un frêt qui reste constant sur de très longues périodes, peu sensible aux fluctuations des cours du marché libre, avec divers suppléments pour les basses eaux. Dans le cas du Kohlen Kontor, les affrètements en bourse sont donc réduits au minimum ; ils n'ont à se produire que lorsque les tonnages à transporter excèdent les obligations contractuelles des adhérents ou lorsque ceux-ci, pour remplir ces mêmes obligations, ont besoin d'un renfort momentané.

L'action du Kohlen Kontor tend donc à un *raffermissement* et à une *stabilisation* des frets charbonniers. En même temps, très notable a toujours été la différence entre les taux du marché libre et les taux payés par le Kohlen Kontor à ses adhérents. C'est ainsi que de 1908 à 1913, le taux du Kohlen Kontor pour Mannheim, le principal entrepôt charbonnier pour les ventes en Allemagne du Sud, est resté remarquablement stable à 2 marks 60, tandis que, durant la même période, le taux du marché libre a vu sa moyenne annuelle varier entre 1 mark 50, au plus bas (1910) et 2 marks 36, au plus haut (1911). Aujourd'hui encore, le taux du Kohlen Kontor, 3 marks 25, est sensiblement supérieur au taux du marché libre qui oscille autour de 2 marks 50 (1931-1932).

L'avantage que les armements allemands retirent du cartel ressort de cette comparaison. Mais comme, pour la plupart, ils sont en même temps maisons de commerce pour la vente du charbon (*Kohlenhandels-gesellschaften*), ils participent, à ce titre, aux bénéfices commerciaux du Kohlen Kontor, par des remises sur le produit des ventes. Enfin, les liens de filiation qui unissent beaucoup d'entre eux aux grandes sociétés minières et métallurgiques, membres du Kohlen Syndikat, parachèvent l'intégration verticale et établissent qu'en fait, nous sommes en présence d'un ensemble économique formant un

tout solidaire et coordonné, dont les intérêts s'additionnent ou se compensent, sans jamais s'opposer. Il serait donc bien imprudent d'en isoler les résultats suivant les diverses branches d'activité pour établir, sur l'un d'eux, indépendamment des autres, des conclusions par trop formelles.

A vrai dire, à côté du Kohlen Kontor coexistent ou ont coexisté d'autres cartels de navigation : cartel bavarois (Rhenania), cartel badois (Fendel), cartel prussien (Rhein und See). Leur action ayant le même but de stabilisation des frets, nous ne nous attarderons pas davantage sur leur cas. Ils ne peuvent d'ailleurs se comparer au Kohlen Kontor, n'ayant aucun rôle dans la vente des charbons ni, de loin, les mêmes moyens d'action.

Au terme de cet exposé sur l'organisation allemande des transports rhénans, nous comprenons le souci que pouvait avoir le Kohlen Syndikat, de conserver entre ses mains, ou celles de ses filiales, le monopole des affrètements, sinon des transports, de manière à éviter toute perturbation sur le marché des frets. La stabilité relative des frets, la réduction au minimum de l'appel au marché libre, conditionnaient tout à la fois, dans le système du Kohlen Syndikat, le maintien des contrats avec les armements allemands et la fermeté des prix sur le marché des charbons de l'Allemagne du Sud. La crainte de voir un ou plusieurs organismes étrangers s'ingérer dans les affrètements et méconnaître l'ordre établi, était suffisante pour provoquer l'hostilité du Kohlen Syndikat à l'égard des revendications françaises.

3° L'accord de Wiesbaden.

En septembre 1921, M. Alexis Aron, directeur de l'O.H. S(1), entreprit avec M. Lübsen, directeur au Kohlen Syndikat, des pourparlers qui aboutirent à la signature de l'accord du

1. M. Aron fut directeur de l'O.H. S. de la fondation à septembre 1922.

3-20 septembre 1921, annexé au protocole de Wiesbaden du 7 octobre 1921 (Annexe au Chapitre IV).

Les transports de charbons allemands de réparation destinés à la France, à effectuer par la voie du Rhin, seront désormais assurés en partie par l'O.H.S., en partie par le K. S. (article 1^{er}).

La *part française* est fixée à :

60 % sur le Rhin amont ;

30 % sur Rotterdam ;

35 % sur Anvers et Gand ;

100 % pour les péniches en droiture vers les canaux du Nord de la France (très faible courant).

L'O.H.S. exécutera les transports en n'utilisant, en principe, que les *bateaux exploités par des français* et, si un appoint est nécessaire les affrètements sur le marché libre de Duisbourg seront effectués par les représentants de l'O.H.S., d'accord avec le représentant désigné par le Kohlen Syndikat : K.T.G. pour le Rhin aval, Kohlen Kontor pour le Rhin amont. Cette stipulation fait droit au souci du Kohlen Syndikat de ne pas troubler par une action intempestive le marché des affrètements de Duisbourg-Ruhrort.

Le transbordement à Rotterdam, Anvers et Gand, était considéré comme une opération liée au transport ; c'est la logique même. L'O.H.S. l'assurait donc pour les tonnages de la part française. La question ne se posait pas pour Strasbourg : la livraison des charbons y étant faite par l'Allemagne franco-chaland, le transbordement avait toujours été à la charge de l'O.H.S. et exécuté par ses soins pour la totalité des tonnages.

Transporteur pour le compte du Kohlen Syndikat, l'O.H.S. était payé par lui, dans les conditions que précise l'Annexe X :

Rhin amont : Mêmes conditions de délai et de prix que pour les transports et manutentions effectués par ses propres adhérents, ce qui revient à dire, application des taux, fret et remorquage, du Kohlen Kontor.

Rhin aval : Conditions à déterminer d'un commun accord en prenant pour base la moyenne des prix des contrats ana-

logues passés par l'O.H.S. et le Kohlen Syndikat, ou, à défaut, la moyenne des prix couramment appliqués. C'est la moyenne qui sera adoptée pour les transports et ce seront les taux des contrats passés par le Kohlen Syndikat avec ses filiales ou ses correspondants à Rotterdam, Anvers et Gand, qui serviront de base au règlement des mêmes opérations effectuées par l'O.H.S.

Le principe d'égalité de traitement, plusieurs fois proclamé dans le texte, entre les bateaux de l'O.H.S. et les bateaux du Kohlen Syndikat, reçoit une dernière application pour l'approvisionnement en charbons de soute des remorqueurs rhénans français. Ceux-ci sont assurés d'être ravitaillés par le Kohlen Syndikat dans les mêmes conditions de livraisons et de prix que les remorqueurs de ses propres adhérents. Le charbon entrant dans le prix de revient de remorquage pour plus d'un tiers, parfois la moitié, une telle stipulation était indispensable.

L'accord de Wiesbaden fut mis en œuvre aussitôt et l'O.H.S. prit, avec les sociétés de navigation françaises, les arrangements voulus pour assurer les transports de la part française dès la fin de l'année 1921.

4^o Les transports durant l'occupation de la Ruhr.

Après le 11 janvier 1923, il n'est plus question de part allemande ni de part française dans les transports. Le gouvernement allemand ayant interrompu les livraisons de charbons, l'accord de Wiesbaden a cessé, par cela même, de s'appliquer.

Il fut d'abord fait appel aux sociétés de navigation belges et françaises. Mais leurs moyens n'eussent pas suffi. La réquisition fournit le surplus.

En même temps qu'elle amenait les Industriels de la Ruhr à entrer en pourparlers avec la M.I.C.U.M., la cessation de la résistance passive donna lieu à une série d'accords concernant le trafic par voie d'eau. Conclues en novembre et décembre

1923, ces accords reposent sur une certaine collaboration des organismes alliés et allemands. Ils sont restés en application durant un an. Le plus important d'entre eux, négocié à Dusseldorf, avec MM. Welker et Ott, représentant les armements allemands, opéra la restitution progressive des bateaux réquisitionnés. En contre-partie, les armements allemands prenaient l'engagement d'assurer le transport de la part allemande des charbons de Réparations, aux coefficients de Wiesbaden, moyennant un fret payé partie en espèces, partie par une inscription en compte Réparation. L'O.H.S. vit, en même temps, consacrer en sa faveur le principe de l'affréteur unique, qu'il s'agit de la part allemande ou de la part française.

5^o Les transports sous le Plan Dawes.

(1^{er} novembre 1924 au 31 décembre 1926).

Le Plan Dawes a eu pour effet de purger l'Allemagne des différentes hypothèques prises au cours de l'occupation de la Ruhr. Sur le Rhin, les armements recouvrent pleine liberté pour disposer de leur matériel.

Pour le transport des charbons de Réparations, c'est le retour au régime de Wiesbaden, avec cependant quelques améliorations obtenues par l'O.H.S. L'annexe V au Règlement des prestations en nature, de 1925, contient les diverses stipulations relatives à la matière. La plupart sont des détails pour lesquels il nous suffira de renvoyer au texte, signalant seulement ici les deux avantages particuliers qu'obtiennent les Alliés par comparaison avec le régime antérieur :

1^o Le Kohlen Syndikat n'est plus l'affréteur unique aux pouvoirs discrétionnaires. Une « collaboration étroite » sera établie entre lui et les mandataires des gouvernements alliés, « pour assurer l'exécution régulière et économique des transports ».

2^o Le prix à payer pour le transport sur le Haut-Rhin sera

établi sur la base des suppléments du Kohlen Kontor (Ober-rheinzuschläge) mais avec une réduction de 5 %.

La participation de la flotte française à l'exécution des transports reste fixée aux coefficients de Wiesbaden.

6° Les transports sous la Convention de Cologne.

(1^{er} janvier 1927 au 30 sept. 1930).

La Convention de Cologne modifie les coefficients de Wiesbaden. Elle en réduit le taux et, à première vue, semble ainsi diminuer l'activité de la flotte française. Mais, en réalité, les nouveaux coefficients portent, non plus seulement sur les tonnages Réparations, mais sur tous les charbons expédiés de la Ruhr vers la France par la voie du Rhin, Réparations ou hors Réparations. D'autre part, l'accord de Wiesbaden aurait cessé de s'appliquer le 10 janvier 1930, en même temps que l'annexe V à la Partie VIII du Traité de paix. En étendant le bénéfice de l'accord aux transports commerciaux, la Convention de Cologne assure l'avenir de la flotte française sur une base moins fragile. Tous calculs faits, l'avantage est à la France.

	Part française des transports	
	Accord de Wiesbaden 1921	Convention de Cologne 1926
Rotterdam	30 %	20 %
Anvers et Gand	35 %	20 %
Rhin amont	60 %	55 %

Sur un point, cependant, la Convention de Cologne a consacré un abandon définitif. Le Gouvernement français a renoncé, en effet, à sa part des opérations de transbordement à Rotterdam, Anvers et Gand. Cet abandon pouvait être consenti, les intérêts français n'étant pas directement en cause ; même à Rotterdam, où l'O.H.S. avait traité avec des maisons françaises, celles-ci étaient de simples intermédiaires qui avaient sous-traité avec des manutentionnaires hollandais. Au reste, des délais ménageaient la transition,

7^o Les transports sous la convention d'Essen.

(depuis le 1^{er} octobre 1930).

a) *Rhin amont* : la part de transport française sur le Rhin amont est ramenée de 55 % à 50 %. Elle porte comme auparavant sur tous les tonnages exportés de la Ruhr vers la France, par cette voie.

Le fret à payer par le Kohlen Syndikat à l'Armement français pour le parcours Ruhrort-Strasbourg est fixé à 4 mk. 40 par tonne, sur la base d'un index charbon, avec minimum de 4 mk. 10 dans tous les cas.

b) *Rhin aval* : la Convention de Cologne avait fixé à 20 % la part de transport française sur le Rhin aval, calculée sur tous les tonnages exportés de la Ruhr vers la France par cette voie. Le coefficient de 20 % subsiste avec la Convention d'Essen, mais comme plafond, une première limitation intervenant en pratique, à 25 % du tonnage donnant lieu à bonification de la part du Trésor français.

c) *Conditions complémentaires* : une annexe à la Convention d'Essen précise diverses modalités d'exécution et habilite la Compagnie Générale, pour représenter, jusqu'à nouvel ordre, l'Armement français vis-à-vis du Kohlen Syndikat.

9^o Les subventions.

L'aide de l'Etat en faveur de l'armement français sur le Rhin s'est concrétisée de quatre façons :

- Un apport en nature par l'attribution du matériel et des installations cédés par l'Allemagne ;
- Un trafic assuré, grâce à l'accord de Wiesbaden et aux arrangements subséquents ;
- Une majoration de fret, surfret ou faux-fret, les contrats passés par l'O.H.S. avec l'Armement ayant stipulé un

fret supérieur au taux remboursé par l'Allemagne ;
Un approvisionnement en charbons de soute à prix réduit, l'O.H.S. rétrocédant ces charbons aux remorqueurs français à des prix sensiblement inférieurs aux prix facturés par l'Allemagne.

En ce qui concerne le trafic, nous avons montré, dans les paragraphes qui précèdent, tous les efforts faits par l'Etat et l'O.H.S. Nous n'insisterons ici que sur les autres formes de l'aide apportée par l'Etat aux armements et, pour la facilité de l'exposé, nous distinguerons :

- a) L'aide initiale au moyen des apports en nature ;
- b) L'aide courante au moyen des surfrets ou des ristournes sur les prix des charbons de soute :

Pour nous faire une idée de l'aide initiale, nous considérons le cas de la Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin (C.G.N.R.) société anonyme constituée en 1923, au capital de 14 millions de francs, depuis porté à 15 millions, et principale bénéficiaire des apports en nature, puisqu'elle reçut la totalité des remorqueurs et des installations à terre. La valeur des apports a été fixée à 13.964.000 francs. En paiement de cette somme, l'Office National de la Navigation (O.N.N.) a reçu :

4.900.000 francs par la remise d'actions d'apport représentant 35 % du capital de la C.G.N.R.

2.082.000 francs en trois annuités :

Le paiement du surplus, soit 6.982.000 francs, est différé et subordonné à la réalisation de superbénéfices, dont l'O.N.N. touchera la moitié, créance matérialisée par la remise de 1.000 parts de fondateur au nom de l'O.N.N. et rachetables par la Société.

L'aide courante résulte des contrats passés avec l'Armement, par l'O.H.S. d'abord, la S.I.C.A.P. ensuite.

Pendant toute la période d'inflation du mark, il a suffi

d'assurer à l'armement français des recettes en francs : la possession de devises relativement appréciées lui permettait de faire bonne figure sur le Rhin, quand une grande partie de ses dépenses étaient payées en marks dévalorisés. D'autre part, le prix de revient des charbons de soute, en marks, était assez bas pour constituer par lui-même un avantage, surtout par comparaison avec le prix des mêmes charbons de soute à Rotterdam, coté en florins.

La situation change à partir de 1923 1924, avec la stabilisation du mark et le retour aux prix-or. Alors, la subvention apparaît sous forme d'un surfret et d'une ristourne sur le prix des charbons de soute.

Mais, d'abord, s'agissait-il vraiment d'une subvention ? En apparence, on pouvait soutenir que les prix stipulés par l'armement français résultaient d'une discussion commerciale entre l'armement et l'O.H.S., celui-là offrant, celui-ci demandant des moyens de transport. On pouvait aussi soutenir que le fret remboursé par l'Allemagne à l'O.H.S. était insuffisant quoique sur le Rhin amont il dépassât toujours le taux du marché libre. A l'appui de cet argument, on invoquait généralement deux considérations : la première, tirée de la situation des adhérents du Kohlen Kontor qui ajoutaient au fret Kohlen Kontor une part des bénéfices réalisés sur la vente des charbons ; la seconde, voyait dans le fret du Kohlen Kontor, pour Strasbourg, un taux purement artificiel, que le Kohlen Kontor pouvait baisser sans inconvénient pour l'armement allemand, la très grande majorité des transports effectués par celui-ci s'arrêtant à Mannheim. De même, on pouvait penser que le prix d'achat en Allemagne des charbons de soute était anormalement haut, ces fournitures n'étant pas dégagées de spéculation politique.

La subvention allait nécessairement apparaître le jour où, l'Etat n'ayant plus rien à transporter, ou à faire transporter pour son compte par l'O. H. S., l'Armement devait solliciter à nouveau son assistance tutélaire. La Convention d'Essen, du 31 juillet 1930, mise en vigueur le 1^{er} octobre 1930, pose la

question sous sa nouvelle forme, et la convention entre le Service des prestations en nature et la S.I.C.A.P. la résoud à partir du 1^{er} avril 1931. La redevance allouée à la S.I.C.A.P. pour subventionner la navigation française, a été calculée de telle manière qu'elle constitue une aide aux armements de 1.500.000 R.M. (au point d'or), ou 9 millions de francs, pour chacune des trois premières années, se réduisant ensuite proportionnellement à la part de l'annuité Young consacrée aux prestations en nature.

Cette liaison avec les prestations en nature traduisait l'espoir qu'au terme des dix ans prévus par le plan Young, la navigation française serait en état de se subvenir à elle-même. Mais le lien était fragile et précaire. La cessation des paiements de l'Allemagne, consécutive au moratoire Hoover, ne l'a que trop bien démontré.

Aujourd'hui donc, la subvention devra être prélevée sur les ressources ordinaires du budget; c'est dire que la discussion de son montant en sera plus serrée. Mais nous ne pensons pas que le principe même en puisse être révoqué. Aux raisons de pur prestige et de politique rhénane, s'ajoutent en effet trop de considérations locales qui ne peuvent être négligées. La solution est dans un juste milieu, à caractère modéré et transitoire. L'accroissement du trafic rhénan, dont le port de Strasbourg est si légitimement fier, doit d'ailleurs faciliter cette solution, en procurant à la flotte française un surcroît d'aliment.

CHAPITRE IX

Strasbourg.

1° Les sociétés charbonnières et les chantiers de Strasbourg.

Avant la guerre, les chantiers charbonniers du Port de Strasbourg étaient entre les mains des grosses maisons de la Ruhr : Thyssen, Raab Karcher, Roechling, Stinnes, Hansen et Neuburg. L'Alsace entière entraît dans le système de vente du Kohlen Kontor que nous avons décrit plus haut.

La paix venue, l'Etat français dut se préoccuper de régler le sort des chantiers, provisoirement placés sous séquestre. La ville de Strasbourg en réclama l'attribution afin de pouvoir, à son tour, les rétrocéder à des particuliers présentant pour elle toutes garanties. Il s'agissait, en premier lieu, d'éviter un retour camouflé des maisons allemandes qui auraient pu trouver des intelligences et des concours intéressés. Il s'agissait, en second lieu, d'assurer l'avenir du port, par un choix judicieux des concessionnaires et par des stipulations appropriées dans le cahier des charges.

L'Etat accepta. Pour faciliter l'opération à la Ville, il lui abandonna une somme de près de 10 millions de francs dont le Groupement des Chambres de Commerce d'Alsace et de Lorraine était débiteur envers le Bureau National des charbons. Une Commission comprenant à la fois des représentants de l'Etat et des intérêts alsaciens fut chargée d'examiner les titres des demandeurs en concession à qui l'article 18 du cahier

des charges imposait d'avance l'obligation de doubler la puissance des chantiers en moyens de manutention, ainsi que de participer aux extensions ultérieures du port par l'acquisition de nouveaux terrains.

C'est ainsi que les sociétés françaises se virent concéder les chantiers de Strasbourg, après approbation de leurs soumissions par le Conseil Municipal de Strasbourg, en sa séance du 24 novembre 1920. Les deux plus importantes d'entre elles sont :

Le *Comptoir des Combustibles d'Alsace et Lorraine* (C. C. A.L.), société anonyme au capital de 10 millions de francs, siège social à Strasbourg;

La *Société Rhin et Rhône* (R.R.), société anonyme au capital de 7.500.000 francs, siège social à Strasbourg

Digne aussi d'une mention spéciale est le Comptoir des briquettes de lignite, société du groupe C.C.A.L. constituée en 1923. Tant que l'O.H.S. importa des briquettes de lignite, ce Comptoir absorba environ les deux tiers du contingent. A partir de 1927, il acquit lui-même du Syndicat des lignites de Cologne (Braunkohlen syndikat ou B.K.S.) l'exclusivité de ses ventes pour la France, moyennant la formation en commun avec le B.K.S. d'une société pour la manutention des briquettes de lignite dans le port de Strasbourg. Ce fut le premier essai de rapprochement avec les Allemands que tenta le groupe du C.C.A.L. Il causa quelque émoi à l'époque, parce qu'il pouvait faire présager un retour déguisé des Allemands dans le port de Strasbourg.

A côté des négociants ou importateurs-revendeurs, un certain nombre d'importateurs-consommateurs ont également pris part aux répartitions de l'O.H.S. à Strasbourg :

les Chemins de fer, toujours l'Alsace-Lorraine, parfois le

P.L.M., plus rarement la Cie de l'Est;

l'Electricité de Strasbourg;

la Cie Chatillon-Commentry et Neuves-Maisons, pour l'ap-

provisionnement en fines à coke de ses cokeries de
Neuves-Maisons ;
la Société Alsacienne de Cokeries (A L.C.O.K.) ;
la Société Kehloise de briquettes.

2° Le marché des charbons avant la guerre.

Le trafic rhénan des ports de Strasbourg, Kehl et Lauterbourg avant-guerre attestait déjà l'importance du marché des charbons en Alsace.

Le trafic de Lauterbourg paraît avoir été entièrement alimenté par les charbons de la Ruhr. Il n'en était pas de même pour Strasbourg. Les rapports de la Chambre de Commerce allemande de Strasbourg donnent des précisions sur les provenances et Kurt Wiedenfeld les reproduit dans son ouvrage sur le Kohlen Syndikat (Bonn, 1912, p. 82). En moyenne, il entraît chaque année à Strasbourg 100.000 tonnes de charbons belges ou anglais ayant remonté le Rhin, ainsi que plus de 200.000 tonnes de charbons sarrois, venus par fer ou par le Canal. Ceux-ci étaient transbordés sur chalands rhénans dans les chantiers de la Maison Haldy, et de là réexpédiés vers la Suisse ou l'Allemagne du Sud. En défalquant, comme il était généralement admis, environ 400.000 tonnes pour le transit rhénan par Strasbourg, et la part en propre du port de Kehl, il restait environ 900.000 tonnes de charbons de toutes provenances à réexpédier de Strasbourg et Lauterbourg par fer ou par le Canal.

Le trafic des ports pouvait-il être augmenté des 265.000 tonnes que la Ruhr expédiait directement par fer à l'Alsace ? Nous ne le pensons pas. En effet, quels étaient ces tonnages ? Des charbons traction destinés aux Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, qui bénéficiaient de tarifs spéciaux sur les rails de la Reichsbahn ; des classés pour foyers domestiques, sortes fra-

1. Voir aussi *Glückauf* du 23 janvier 1915, p. 89,

giles qui ne pouvaient sans détérioration excessive subir deux manutentions supplémentaires dans les ports ; des ravitaillements urgents qu'éloignaient de la voie d'eau les lenteurs de ce mode de transport ; des transbordements de la voie d'eau sur la voie ferrée opérés à Mannheim ou Ludwigshafen en périodes de basses eaux. Qu'on le veuille ou non, il faudra toujours maintenir un minimum de tonnage sur la voie ferrée, hormis la part des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine qui, en régime français, n'aura plus les mêmes raisons d'emprunter le rail allemand.

Au total, avant-guerre, par le Rhin et par fer, c'était environ un million de tonnes par an que la Ruhr fournissait à l'Alsace. Le *Glückauf* du 25 avril 1925 en apporte la confirmation, avec une estimation de 1.085.877 tonnes pour 1913 sur une consommation totale dans la province de 2.605.111 tonnes.

Le principal concurrent de la Ruhr était la Sarre. L'administration prussienne qui exploitait les mines de la Sarre avait poussé très loin la concurrence contre le Kohlen Syndikat, avec des moyens très énergiques, en liaison avec les mines fiscales de la Ruhr (Bergfiskus et Hibernia) et une organisation autonome des transports sur le Rhin (Cartel prussien, 124.000 tonnes de chalands, 19 000 chevaux-vapeur en puissance de remorquage).

La concurrence des charbons lorrains était moins sensible et d'ailleurs trop récente. Les mines lorraines trouvaient sur place leur principal débouché et chacun sait qu'on était peu pressé, du côté allemand, de les voir se développer. A cet égard, la Sarre et la Ruhr étaient pleinement d'accord. La paix venue, les raisons ne seront plus les mêmes et le riche gisement lorrain pourra, grâce aux efforts français, s'épanouir à sa mesure, avec plus de 6 millions de tonnes d'extraction annuelle en 1930 et 1931, contre 3.796.000 en 1913.

3^o Le marché des charbons de Réparations.

Lorsqu'après la guerre, par l'intermédiaire de l'O.H.S., l'Etat prit la charge d'approvisionner l'Alsace en charbons allemands de Réparations, les lois de la concurrence ne jouaient plus librement, toute intervention directe de l'Allemagne sur le marché étant écartée. Il y avait néanmoins un marché de charbons sarrois et lorrains qui pouvait servir de référence et, de fait, les prix de vente de l'O.H.S. furent réglés au moyen de ristournes de zone, sur ceux de la Sarre et de la Lorraine, sans que le prix d'achat à l'Allemagne entrât jamais sérieusement en considération. En janvier 1930, sur le prix des grains, le taux de la ristourne variait de 9 à 18 francs, suivant l'éloignement du destinataire : 12 francs pour Nancy, 18 francs pour Lyon.

Les charbons de Réparations étaient assurés de trouver leur écoulement puisqu'on facilitait ainsi l'extension des ventes en profondeur. Dans ces conditions, il semblait à certains qu'on pût sans inconvénient augmenter le tonnage importé ; il suffisait, selon eux, de définir l'hinterland et d'y couvrir les besoins jusqu'à saturation. Malheureusement la définition *a priori* d'un hinterland ne peut être que le reflet de l'imagination.

Les uns voulaient aller jusqu'à la rencontre des charbons anglais importés par Rouen, Nantes et Bordeaux, et l'on cite effectivement des cas de concurrence de ce genre, jusque sur le littoral, aux époques de tension sur la Livre, en 1924 et 1926. D'autres annexaient à Strasbourg 18 départements : c'était la conclusion de M. Lamoureux, rapporteur devant la Chambre des Députés du projet de loi sur la création du port autonome de Strasbourg (1924). L'Administration municipale de Strasbourg se contentait de douze départements (1921). C'est ce même chiffre de douze qui fut consacré par la Convention d'Essen (1930). Tout cela est artificiel ou conventionnel.

L'Etat, maître du prix de vente, était aussi maître du tonnage, maître de la répartition. Il fixait chaque mois le tonnage

à importer par Strasbourg. Quelles considérations pouvaient éclairer sa décision ?

Il y avait d'abord un minimum fixé par les besoins de la consommation alsacienne. Les importations de la Ruhr étaient nécessaires pour les sortes que les bassins voisins de la Sarre ou de la Lorraine ne produisent pas, telles que classés pour foyers domestiques, fines demi-grasses ou maigres pour la fabrication des agglomérés, fines à coke pour la métallurgie, etc. Pour les autres sortes, on pouvait admettre aussi, dans un rayon raisonnable autour de Strasbourg, une préférence en faveur de la Ruhr, sur la Sarre et la Lorraine. Tous calculs faits, ce minimum devait être de l'ordre du tonnage d'avant-guerre, normalement un million de tonnes par an.

Il y avait ensuite un maximum. De trop fortes importations, refoulant trop loin les charbons de la Sarre et de la Lorraine, concurrençant ceux des autres bassins à l'intérieur de la France, auraient jeté le trouble sur le marché et provoqué une baisse anormale des prix dont le Trésor, par la baisse des prix de la Sarre et de l'O.H.S., aurait directement supporté le poids. S'il n'y avait pas de relation nécessaire entre le prix de vente de l'O.H.S. et le prix d'achat à l'Allemagne, il y avait néanmoins une limite aux sacrifices du Trésor.

Mais entre le minimum et le maximum, pouvaient se donner libre cours beaucoup d'autres considérations qui n'avaient plus rien à voir avec les besoins de la consommation. A la vérité, ce sont ces facteurs, d'apparence accessoire, qui ont été le plus souvent déterminants :

L'intérêt de la flotte française qui transportait sur le Rhin 60 % du tonnage importé ;

L'intérêt des négociants qui réalisaient sur la revente des charbons de Réparations des profits très appréciables ;

L'intérêt de ces mêmes négociants en tant qu'« usagers » du port de Strasbourg. Les contrats les chargeaient des opérations de manutention depuis l'arrivée des charbons sur chaland rhénan à quai Strasbourg, jusqu'à leur

réexpédition du chantier sur wagon ou péniche du canal. En 1929, ces opérations étaient encore rémunérées à forfait par un abandon de 11 % sur le prix de vente, soit 15 à 20 fr. par tonne. Ramenée à 14 fr. en 1930, la rémunération ne cessait pas d'être avantageuse ; Les intérêts réunis de la Ville, de la Chambre de Commerce et du port autonome de Strasbourg qui coïncidaient tous avec celui des usagers. La ville devait justifier les taux de location qu'elle levait sur les terrains, ainsi que la fameuse clause du doublement des moyens de manutention imposée aux concessionnaires par le cahier des charges, en prévision d'une augmentation des tonnages. Le doublement a porté à 8.000 tonnes par jour la capacité de travail des chantiers qu'on voudrait dès lors utiliser à plein. Enfin la constitution du port de Strasbourg en port autonome, par la loi du 26 avril 1924, a donné une impulsion nouvelle à la politique d'expansion.

L'intervention des usagers du port se fit particulièrement pressante en 1923, lors de l'occupation de la Ruhr. Strasbourg était ému par l'interruption des livraisons. La lettre, rendue publique (1), que les négociants de Strasbourg adressèrent à la Chambre de Commerce, à la date du 28 mars 1923, fait connaître par le détail la substance de leurs revendications. Ils y insistent sur les besoins de leurs chantiers, dont la charge de location est évaluée à 150.000 fr. par mois, et ils y réclament un minimum de 150.000 tonnes par mois à manutentionner, pour utiliser tout au plus, disent-ils, 60 % de la capacité de leurs installations. Il n'est pas question des besoins de la consommation, mais seulement de rendre aux chantiers un trafic avantageux. C'est là le nœud du débat, à quoi se ramenèrent le plus souvent les doléances ou les critiques que Strasbourg exprima, non sans vivacité, à l'adresse de l'Etat et de l'O.H.S.

1. Julia, *Le trafic charbonnier du port de Strasbourg*, p. 154. Paris, 1926.

Mais en 1923, l'Etat ne pouvait satisfaire tout le monde. Et s'il promit 150.000 tonnes à Strasbourg, il s'engagea pareillement envers la métallurgie pour les fournitures de coke, envers les Chemins de fer pour les charbons traction. Seulement le charbon manquait et la répartition effective était loin de correspondre aux espoirs imprudemment entretenus.

En février 1924, devant une menace de grève chez les dockers anglais, devant la hausse continue de la Livre, le Syndicat central des importateurs de charbons en France, à son tour, réclamait pour ses adhérents du littoral une répartition des charbons de Réparations qui leur laissât une part « juste et équitable, en vue de diminuer le prix de vente des charbons anglais ». C'est toujours l'appel à l'Etat-Providence. L'infortuné convive veut sa place au banquet, dans le cercle de famille. Et pourquoi pas ?

Comme nous l'avons déjà signalé, c'est à cette époque que des négociants de Strasbourg parvenaient à concurrencer le charbon anglais à Rouen ou à la Rochelle ; des charbons de Réparations importés par Strasbourg traversaient la France entière. Le prix de vente de l'O.H.S. qui permettait de telles anomalies était évidemment bas, mais il était démontré, en même temps, que le tonnage importé par Strasbourg excédait les besoins locaux. Le Ministère des Travaux publics réduisit alors le contingent à 100.000 tonnes par mois, et depuis, ce chiffre a servi de base aux programmes, ainsi qu'à la Convention d'Essen.

4° L'importation subsidiée

Le régime institué par la Convention d'Essen (31 juillet 1930) et mis effectivement en vigueur le 1^{er} octobre 1930, est un régime de subsides à l'importation des charbons de la Ruhr. Une prime directe de 1 mark 20 par tonne, soit 7 fr 35, est allouée au Kohlen Syndikat pour tous les tonnages acheminés vers l'Alsace.

Était-ce nécessaire ? Autrement dit, pour maintenir un marché des charbons de la Ruhr à Strasbourg, fallait-il accorder au vendeur des encouragements exceptionnels ? L'expérience de l'avant-guerre répondait non. L'expérience des charbons de Réparations, elle-même, répondait non.

Précisons. Ecartons le cas des années à change instable et examinons la situation à partir de 1927. Si l'on fait abstraction de la subvention versée à la navigation française, en raison de sa nature particulière, ainsi que de la commission réservée à l'O.H.S., laquelle d'ailleurs faisait partiellement retour à l'Etat en fin d'année, grâce au partage des superbénéfices, on constate que les prix encaissés par l'O.H.S. couvraient sensiblement les prix d'achat à l'Allemagne. En gros, il y a eu un léger bénéfice en 1927, une perte de l'ordre de 5 à 10 francs par tonne en 1928 et 1929, un équilibre approximatif en 1930.

Or, le prix d'achat payé au Kohlen Syndikat, sous le régime des livraisons du Traité, était supérieur de 2 marks au prix que le Kohlen Syndikat devait consentir à ses acheteurs pour les ventes libres par voie de mer. De plus, le Trésor payait des taux assez onéreux pour la manutention des charbons à Strasbourg. Eh bien, malgré ces charges anormales, il est intéressant de constater que le Trésor retirait encore de la vente des charbons à Strasbourg au prix net équilibrant, à peu de chose près, le prix d'achat à l'Allemagne. Cet équilibre avantageux pour le fournisseur allemand, pour le transporteur, pour les manutentionnaires et pour les revendeurs, pouvait se maintenir après la disparition de l'O.H.S., sans qu'il fût besoin d'aucune aide artificielle.

Au reste, les années 1930 et 1931 ont démontré que la concurrence étrangère était possible sans subside. Sans être le moins du monde sollicitées 500.000 tonnes de charbons belges et hollandais, sur chacune de ces deux années, ont remonté le Rhin et fait irruption à Strasbourg, en même temps que 1.300.000 tonnes de charbons allemands.

Alors pourquoi payer un subside à l'importation de la Ruhr ? Nous en avons déjà montré le sens à propos de la Convention

d'Essen (*supra*, chapitre VII). L'Etat voulait venir en aide à des groupements particuliers, faciliter leur tâche vis-à-vis de l'Allemagne, dans un but qu'on proclamait national. Ce but national, l'éminent président de la Chambre de Commerce de Strasbourg, M. Herrenschmidt, l'avait éloquemment défini en décembre 1924, lors de la constitution de la « Coopérative d'importation de charbons allemands par le port de Strasbourg », qui entendait faire bloc de tous les intérêts alsaciens en vue d'une action concertée auprès des Pouvoirs publics. On craignait que l'Etat ne se montrât trop conciliant à l'égard de l'Allemagne, qu'il ne fût pas un gardien assez vigilant pour les libertés alsaciennes. Mais citons textuellement (1) les paroles de M. Herrenschmidt :

« Face à l'Allemagne, nous trouvons à Strasbourg aujourd'hui des maisons d'importation françaises qui ont succédé à des maisons allemandes ou qui ont été nouvellement créées après la guerre, des compagnies de navigation avec une flotte, importante déjà, de remorqueurs et de chalands.

« Quelle sera, dès lors, la politique du Kohlen Kontor ? Bien évidemment, il cherchera à reprendre sa place d'avant-guerre, c'est-à-dire à installer ses agences et à vendre dans l'arrière pays français, et il tiendra à être dans l'hinterland du port de Strasbourg le maître de la situation charbonnière. Et qu'on ne se fasse d'illusion : à la suite du Kohlen Kontor, ce serait toute l'organisation économique allemande qui reprendrait pied à Strasbourg : banques, compagnies d'assurances, etc... Double et grave danger.

« C'est précisément pour opposer un bloc français à la politique allemande qu'a été créée cette « société d'études » dans laquelle, pour la première fois peut-être, se trouvent groupés les intérêts les plus divers : consommateurs, importateurs, compagnies de transport et mines ».

L'Etat ne pouvait mieux faire que laisser aux groupements strasbourgeois, les plus directement intéressés, le soin d'assurer par eux-mêmes leur avenir, leur salut, en dirigeant eux-mêmes les négociations avec l'Allemagne. C'est la solution qui prévalut. Elle nous a conduit à la Convention d'Essen, première étape, qui fixe la note à payer par le Trésor ; la bonifi-

1. M. Julia, *Le trafic charbonnier du port de Strasbourg*, Paris, 1926, p. 183.

cation de 1 mk 20. Puis, deuxième étape, l'Association charbonnière, en participation entre le Kohlen Syndikat, les négociants allemands et les deux principaux importateurs strasbourgeois. Enfin, troisième étape, la Compagnie générale charbonnière qui scelle ouvertement l'accord définitif entre les sociétés françaises et le groupe allemand.

5° La Compagnie générale charbonnière (Cogechar).

Rappelons que la Convention d'Essen, du 31 juillet 1930, avait attribué à onze importateurs le monopole d'importation des combustibles de la Ruhr, pour douze départements de l'hinterland strasbourgeois, jusqu'en Côte-d'Or incluse, savoir huit importateurs-revendeurs et trois importateurs-consommateurs (consommateurs de plus de 40.000 tonnes par an).

Les trois importateurs-consommateurs étaient :

La Société d'électricité de Strasbourg ;

La Société alsacienne de cokeries à Strasbourg (Alcok) ;

Les Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

Les fournitures pour la grosse métallurgie et pour les Chemins de fer P. L. M. restaient en dehors du monopole.

Les accords privés conclus à Essen, le 18 septembre 1930, ont eu pour résultat de transférer le monopole à une association en participation entre le Kohlen Syndikat et les deux principaux importateurs-revendeurs, le Comptoir des Combustibles et Rhin et Rhône. A la suite de quoi, le Kohlen Syndikat consentit à ratifier la Convention d'Essen (19 septembre). A l'égard des trois gros consommateurs, dont la Convention d'Essen avait strictement respecté l'indépendance, l'Association tournait la difficulté en se qualifiant d'agence générale de vente.

L'Association en participation dite « Association charbonnière » a été le germe de la Compagnie générale charbonnière, dont l'Assemblée Générale constitutive s'est tenue le 26 mars 1931 :

Forme	Société anonyme
Capital	10 millions de francs
Siège	Strasbourg
Durée	90 ans

Répartition des actions :

25 % aux firmes allemandes.

60 % aux groupes fondateurs (Comptoir des Combustibles et Rhin et Rhône).

10 % aux autres importateurs et à divers.

5 % aux mines domaniales de la Sarre.

Conseil d'Administration et Comité de Direction (1) :

Un tiers des sièges à la disposition des Allemands.

Assemblée générale extraordinaire :

Majorité nécessaire 76 % (qui ménage implicitement aux Allemands un droit de *veto*).

La Compagnie générale charbonnière couvre, vis-à-vis des tiers, les opérations de l'Association charbonnière, laquelle demeure l'organisme actif, chargé des ventes et principal attributaire des bénéfices. La participation du groupe allemand dans l'Association charbonnière est de 50 %.

Concluons :

Par la Convention d'Essen, l'Etat s'était imposé un sacrifice de 1m 20 par tonne pour favoriser, dans les conditions prévues par cette Convention, la commercialisation des importations de charbons allemands par Strasbourg. Quoiqu'il en coûtât, les stipulations de la Convention paraissaient bien remplir le double but national qu'on s'était assigné : d'une part, maintenir le pavillon français sur le Rhin, par la garantie d'un aliment à notre flotte ; d'autre part, respecter l'indépendance des négociants français, les uns vis-à-vis des autres, et celle de tous ensemble vis-à-vis du Kohlen Syndikat, en évitant un retour, déguisé ou non, des Allemands à Strasbourg.

Les tractations privées nouées à Essen, le 18 septembre 1930, ont engagé l'avenir dans une autre voie. Le Kohlen Syndikat, désormais allié aux deux principaux importateurs, s'assure un contrôle de fait sur le marché des charbons impor-

1. La composition du premier Conseil a été publiée par *Le Journal d'Alsace et de Lorraine* du 29 mars 1931.

tés par Strasbourg, grâce à ses participations de 50 % à l'Association charbonnière et de 25 % à la Compagnie générale charbonnière, jointes à la position privilégiée du fournisseur à quasi-monopole. Avantageuse, sans conteste, pour ses promoteurs, on verra à l'œuvre ce que vaudra la formule pour les autres groupes français.

Ne nous dissimulons pas les difficultés du rôle de l'Etat dans ces graves questions, qui évoquent, sous un de ses aspects, le problème inhérent à la réintégration de l'Alsace et de la Lorraine dans l'économie française. Le problème est à la fois économique, politique, social. On ne change pas, du jour au lendemain, l'orientation d'une grande province sans heurter des habitudes et des intérêts. L'œuvre est d'adaptation et de conciliation ; elle exige du temps et un commun désir de compréhension. Elle ne peut être que le résultat d'une constante approximation vers un équilibre harmonieux, acceptable pour tous, les réintégrés et les réintégrateurs, que ne sépare, au reste, aucune divergence fondamentale, mais plutôt le choix des moyens et une question de mesure.

CHAPITRE X

Les résultats

1° La récapitulation des livraisons.

Nous nous bornerons à énoncer les résultats globaux les plus essentiels, en renvoyant, pour le détail, aux tableaux annexés à l'ouvrage de M. d'Armonnet, pages 142 et suivantes.

La statistique est arrêtée à la date du 10 janvier 1930, qui marque la fin des obligations de Réparations imposées à l'Allemagne par le Traité de paix (Partie VIII, Annexe V).

A cette date, l'Allemagne avait livré à la France, en livraisons de toutes catégories :

Charbons	56.312.000 tonnes
Cokes	36.959.000 —
Briquettes de lignite	4.915.000 —
Total brut	98.186.000 —
Total en termes de houille.....	112.333.300 —

Au point de vue du mode d'imputation et de paiement, on distingue :

(En termes de houille.)

Réparations.	100.512.600 tonnes
Hors réparations.	11.720.700 —

Les livraisons hors Réparations, effectuées seulement après la mise en vigueur du Plan Dawes (septembre 1924), ont acquitté la taxe de 26 % *ad valorem*, instituée par le Recovery

Act. Dans cette proportion, elles ont donc également servi aux transferts de Réparations.

Par période et mode d'exécution, les cent millions de tonnes en Réparations, se sont réparties ainsi :

	Annexe V	Contrats de prestations en nature	Conventions de Cologne et d'Essen
<i>(En milliers de tonnes.)</i>			
Avant l'occupation de la Ruhr :			
(1 ^{er} sept. 1919 au 11 janvier 1923).....	36.602	»	»
Occupation de la Ruhr :			
(12 janvier 1923 au 31 août 1924)	13.025	»	»
Plan Dawes :			
(1 ^{er} sept. 1924 au 31 août 1929)	23.250	9.798	16.784
Plan Young :			
(1 ^{er} sept. 1929 au 10 janvier 1930).....	441	498	114
Totaux au 10 janvier 1930	78.318	10.296	16.898

Par année, en milliers de tonnes :

1919 du 1 ^{er} septembre.....	2.318
1920 (Spa)	11.989
1921	10.816
1922	10.956
1923 (occupation de la Ruhr).....	4.445
1924 —	12.143
1925	9.483
1926	10.033
1927	9.459
1928	10.495
1929-1930 (jusqu'au 10 janvier)	8.376
	<u>100.513</u>

Le maximum et le minimum ont été atteints, pendant l'occupation de la Ruhr.

2° La comparaison des programmes et des livraisons.

Au total pour les dix années d'exécution du Traité :

(En milliers de tonnes).

Option maxima de la France :	
Priorité (déficit des mines sinistrées)	50.745
Attribution forfaitaire	70.000
Droits totaux de la France.....	120.745
Programmes notifiés à l'Allemagne par la Commission des Répara- tions	121.535
Livraisons effectives de l'Allemagne	100.513
Satisfaction du programme	82,7 %

Les programmes notifiés à l'Allemagne correspondent bien, au total, aux droits reconnus à la France par le Traité de Paix, mais avec un aménagement annuel très différent. En vertu du fameux principe du paragraphe 10 de l'Annexe V, à savoir que les commandes ne devaient pas peser d'une façon excessive sur les besoins industriels allemands, la livraison d'importants tonnages, dus sur les années 1920 à 1924, a été différée sur les dernières années de la période décennale.

3° Les comptes de réparations et les recettes du Trésor.

Pour les 92.535.880 tonnes réparties ou contrôlées par l'O.H.S., à la date du 31 mars 1931, il a été porté au crédit de l'Allemagne, en compte Réparations, un montant total de :

1.703.044.163,75 mark-or,

dont la contre-valeur, calculée par mois, a été de :

8.142.045.803 francs.

En regard, les versements de l'O.H.S. se sont inscrits pour :

8.362.092. 879 francs,

faisant apparaître un boni de : 220.047.076 francs, ou 2,7 %.

En réalité, la situation comparative des crédits donnés à l'Allemagne et des recettes du Trésor a été très différente suivant les époques et le régime des livraisons.

CONCLUSION A LA DEUXIÈME PARTIE

Les charbons de Réparations ont servi de véhicule aux transferts. Par ce moyen, la France avait recouvré sur l'Allemagne, au 31 mars 1931, un montant approximatif de 1.900.000.000 mark-or (1) sur sa créance des Réparations. En échange du crédit donné à l'Allemagne en compte Réparations, le Trésor a reçu de l'O.H.S. ou des acheteurs en prestations en nature, plus de 9 milliards de francs : à très peu près, l'exacte contre-valeur des mark-or. Telle est la place importante qui revient aux charbons dans le règlement des Réparations avec l'Allemagne.

Non moins importante a été leur place dans la politique et l'économie générale de l'Europe. Il suffit de considérer la masse totale des livraisons de Réparations. Au 10 janvier 1930 : plus de 100 millions de tonnes pour la France, plus de 155 millions de tonnes pour l'ensemble des Alliés. Mais pareille masse ne s'est pas déplacée sans heurts ni sans remous. Dans les premières années, l'Allemagne ne s'est exécutée que sous la menace de la contrainte et en s'efforçant d'ailleurs de retenir le plus possible son charbon pour la satisfaction de ses propres besoins par priorité. L'occupation de la Ruhr en 1923-1924, mesure exceptionnellement grave, qui a entravé la vie économique de l'Allemagne pendant les onze mois de résistance passive (janvier à novembre 1923), crève l'abcès empoisonné par trois années de rivalités. La crise politique dénouée par le Plan Dawes et les accords de

1. Compris les charbons ayant fait l'objet de contrats de prestations en nature directement gérés par le Ministère des finances.

Londres (août 1924), les facteurs économiques vont changer de sens ; l'Allemagne, désormais, offrira son charbon. Sous l'aiguillon des Réparations ; elle développe l'extraction de la houille et, en 1929, elle aura doublé l'extraction du lignite, par rapport aux chiffres d'avant-guerre ; elle produit, dès lors, en excédent de ses besoins.

La Grande-Bretagne a senti, après Spa, tout l'effet de l'augmentation des livraisons de charbons de Réparations. Il est manifeste que le charbon de Réparations a été pour le charbon anglais un concurrent redoutable et qu'il a contribué, au moins pour un temps, au recul du charbon anglais sur le continent. Les gouvernements français, belge et italien ont eu naturellement une préférence pour le charbon allemand, qui ne leur coûtait qu'un crédit en compte Réparations et procurait des recettes effectives à leur budget. Les Réparations finies, le charbon allemand conserve encore quelque chose du bénéfice de la préférence : l'avantage d'une situation acquise.

Dans une certaine mesure, il faut admettre que les livraisons de Réparations ont été une cause de surproduction. Il y a eu, en effet, tendance à la surproduction en Allemagne et tendance, en Grande-Bretagne, à ne pas compenser les pertes de débouchés par une diminution correspondante sur l'extraction.

Sur le plan national, nous avons noté l'effet décisif des livraisons de Réparations pour l'approvisionnement du marché français, fin 1920, quand la Grande-Bretagne nous rationnait à l'excès. Ayant pu, dès lors, diminuer nos achats en charbon anglais et surtout payer le charbon moins cher, une certaine détente s'était manifestée sur le change français en 1921 et 1922.

Maître de la répartition et des prix de vente en France des charbons importés par l'O.H.S., l'Etat s'en est servi pour régulariser le marché, par des dosages opportuns, et pour tempérer la hausse des prix intérieurs. Il est impossible de dire à quels niveaux se seraient élevés ou maintenus les prix des charbons, pendant les trois ou quatre premières années,

si les tonnages de Réparations s'étaient offerts librement sur un marché encore insuffisamment pourvu.

Les attributions de coke à la métallurgie ont procuré à l'industrie française un aliment indispensable, mais il a fallu constamment intervenir auprès de l'Allemagne et du Kohlen Syndikat pour faire respecter ces attributions. Ce fut le point névralgique des débats devant la Commission des Réparations, jusqu'à la veille de l'occupation de la Ruhr, et l'un des aspects de la concurrence entre la grosse métallurgie française et sa rivale de la Ruhr.

Les attributions à l'Alsace-Lorraine ont permis à l'Etat de témoigner une sollicitude particulière à l'égard des intérêts strasbourgeois et à l'égard de la navigation française sur le Rhin. C'est, notamment, grâce aux charbons de Réparations et aux accords de Wiesbaden, que la flotte française reconstituée a pu travailler, les charbons de Réparations lui ayant apporté un trafic de base essentiel ainsi qu'un mode de subvention.

Le 10 janvier 1930, le Traité de Paix est venu à expiration dans ses dispositions de la Partie VIII, Annexe V, relatives aux charbons de Réparations. Des livraisons ont continué, mais comme de simples prestations en nature. En juillet 1931, le moratoire Hoover ayant suspendu les versements de l'Allemagne, a entraîné aussi la suspension des prestations de charbon. Lausanne, en juillet 1932, a définitivement liquidé la dette du Reich à un solde forfaitaire, qui ne laisse plus place à une reprise des fournitures de charbons en compte prestation. L'ère des charbons de Réparations ou de prestation doit donc être considérée comme définitivement close.

Privé, désormais, de toute signification financière à l'égard des Réparations, le charbon allemand se présentera sur notre marché, sans plus pouvoir motiver aucune préférence officielle. Dans la période antérieure, les houillères françaises avaient consenti des sacrifices en faveur des charbons de Réparations ; il va de soi qu'ils ne pourront plus être renouvelés, maintenant qu'il n'y a plus de crédits à transférer et que le

charbon allemand est redevenu un produit étranger au sens plein de ce mot. Le régime des importations subsidiées, qui a encore été maintenu à Strasbourg après le moratoire Hoover, et qui aboutit, injustement, à une discrimination à l'encontre des charbons français, doit prendre fin irrévocablement. Il restera à pourvoir aux besoins de la navigation française sur le Rhin ; mais ceci est une autre question.

En terminant, soulignons le dévouement apporté par l'O.H.S. à la mission, parfois ingrate, que l'Etat lui avait confiée. Il s'en est acquitté avec une haute conscience de l'intérêt général, faisant souvent abstraction des préoccupations les plus légitimes des houillères françaises. Il a scrupuleusement géré les fonds de l'Etat et, dans la comptabilité avec l'Allemagne et la Commission des Réparations, ménagé les crédits de la France.

La collaboration ainsi instituée entre l'Etat et les compagnies houillères a été pour l'Etat d'une utilité manifeste et d'une extrême commodité. L'Etat a conservé la haute main sur l'organisation sans jamais s'embarrasser des soucis de la conduite de l'affaire et sans créer de nouveaux fonctionnaires. Dans les tendances économiques actuelles, où le rôle de l'Etat s'amplifie chaque jour et pénètre de plus en plus le domaine industriel et commercial, cet exemple d'organisation mérite d'être retenu et, surtout, de ne pas être confondu, malgré la similitude du nom, avec les nombreux Offices nationaux qui ne reposent sur aucune idée de collaboration avec l'industrie privée.

TROISIÈME PARTIE

La production nationale.

CHAPITRE PREMIER

Les caractères distinctifs de l'industrie houillère.

Les caractères distinctifs de l'industrie houillère, dont nous tentons l'exposé, sont des caractères spécifiques qui tiennent à la nature même de l'industrie, indépendamment de la situation géographique de chaque pays et de chaque bassin, indépendamment aussi des conjonctures sociales ou économiques.

1^o Les besoins en capitaux.

L'industrie houillère exige de 'gros capitaux et des capitaux croissants.

Avant d'extraire du charbon, il faut prospecter le sous-sol, foncer des puits d'extraction et d'aérage, avancer des galeries, exhaurer l'eau, monter des machines, des ateliers, construire des voies ferrées, des routes, des ports, édifier des maisons ouvrières, des lavoirs, des centrales, des cokeries, des usines chimiques. Et demain, quoi ?

Et la première mise, si importante soit-elle, n'est pas suffisante, si l'on veut développer l'extraction, parce qu'il faut toujours étendre les travaux préparatoires et ouvrir de nouvelles réserves au déhouillement. Comme le rappelle le rapport du Comité des Houillères à l'Assemblée générale en 1932, la mine doit recréer chaque jour la matière de son travail du lendemain. Telle Compagnie du bassin septentrional, qui extrait

annuellement 4 millions de tonnes, entretient par ses travaux préparatoires, 13 millions de tonnes de réserves prêtes au déhouillement, soit trois années d'avance.

Quel est le montant des capitaux nécessaires ? Il varie suivant le pays et les conditions d'exploitation plus ou moins favorables. Il en faut moins évidemment pour les mines à ciel ouvert ou peu profondes, davantage pour les autres. A mesure que l'exploitation s'étend, il faut généralement travailler plus profond et c'est une nouvelle cause de besoins en capitaux.

En moyenne, on table actuellement sur 250 francs environ d'investissement, par tonne de capacité d'extraction nette annuelle. Sur la base d'une capacité de production de 50 millions de tonnes, dépassée de 1928 à 1931, on retrouve la valeur en capital de 12 milliards de francs généralement attribuée à l'industrie houillère française.

En fixant à 300 millions de mark-or la valeur des mines de la Sarre, la Commission des Réparations appliquait sensiblement la moyenne de 200 francs par tonne à l'extraction sarroise de 1919 et 1920, environ 9 millions de tonnes chaque année. La reconstruction des houillères sinistrées, qui nous a rendu une production annuelle de 18 millions de tonnes, a exigé, en francs d'aujourd'hui, une dépense qu'on peut évaluer au moins à 4 1/2 milliards, soit 250 francs par tonne. Dans son rapport de mars 1928, sur les mines de la Ruhr, la Commission d'enquête Schmalenbach s'arrêtait à 32 marks 75 par tonne, soit 200 francs, avec le mark à 6 fr. 10. Toutes ces évaluations sont du même ordre de grandeur, à la différence près des conditions d'exploitation, d'un pays à l'autre, ou de l'équipement industriel, d'une époque à une autre.

Mais il faut se garder de procéder par simple addition du capital, actions et obligations, des compagnies ; le résultat serait dénué de toute signification. En effet, outre le cas singulier de Bruay, dont le capital de 3 millions est le capital de fondation en 1852, la plupart des compagnies sont d'anciennes sociétés civiles du XIX^e siècle, souvent plus que centenaires,

voire du XVIII^e, qui après la loi de 1919, ont pris la forme commerciale des sociétés anonymes et, à cette occasion, fixé leur capital social à un chiffre relativement arbitraire, qu'il conviendrait, en tout cas, de multiplier par le rapport du franc de 1920 à celui d'aujourd'hui. Pour établir un compte sincère de l'industrie houillère, avec ses chances, mais aussi ses risques, il faudrait en outre faire état des recherches souvent infructueuses qui engloutissent des capitaux importants (1), des entreprises moins heureuses, qui ont été absorbées ou abandonnées, des intérêts intercalaires pendant de longues années, des prélèvements opérés sur les bénéfices pour le financement des travaux neufs, qui équivalent en fait à autant d'augmentations de capital, du portefeuille constitué, etc.

On pourrait être tenté, plus simplement, d'évaluer directement le capital minier à partir des cours cotés en Bourse. Sur la base des cours de 1932, le calcul conduirait à moins de 150 francs la tonne pour Anzin et Nœux et aux environs de 300 francs pour Lens. La moyenne serait de l'ordre de 200 fr.

Mais il faut bien se rendre compte des défauts de la méthode. Les titres des charbonnages ne représentent pas que du charbon ; beaucoup de compagnies sont intéressées à des filiales métallurgiques, financières, électriques, commerciales ; la Bourse tient évidemment compte de ces revenus étrangers à l'industrie houillère *stricto sensu*. Elle tient compte aussi de la rentabilité des entreprises, de leurs perspectives d'avenir plutôt que de l'importance réelle des capitaux investis. Il s'y ajoute enfin des éléments spéculatifs et momentanés qui entraînent de larges variations de cours que la situation intrinsèque de l'industrie, dans ses données durables, ne justifie pas toujours.

2^o Le caractère migrateur de l'exploitation.

L'épuisement de la matière, de la substance exploitable, cause des besoins croissants en capitaux, imprime aussi à l'in-

1. *Infra*, chap. VII-3^o.

dustrie houillère son deuxième caractère ; nous l'appellerons le caractère migrateur de l'exploitation.

Dans son mémoire sur les mines et carrières, Turgot avait déjà observé que si un champ produit, chaque année, des fruits, des récoltes, la veine métallique ne produit pas de fruit et qu'elle est à elle-même le fruit à recueillir. D'une branche de l'arbre, il faut passer à la suivante ; du moins convient-il de s'assurer que la branche abandonnée a été dépouillée de tous ses fruits. Une telle règle est d'une nécessité impérieuse pour les pays, comme la France, dont les ressources charbonnières n'apparaissent pas illimitées. Avant d'abandonner un puits, il faut en avoir tiré toute l'utilité, parce qu'on n'y reviendra plus. Le ménagement des ressources par une exploitation rationnelle, ordonnée, exempte de gaspillage, voilà ce qu'exige l'intérêt public de la part de l'industrie houillère.

Dès lors, nous plaçant au point de vue du régime minier, il faudra que les exploitations soient concédées à perpétuité ou pour de très longues durées, de façon que l'exploitant ait lui-même intérêt à ménager la mine, par souci de l'avenir. Qu'au contraire, le concessionnaire soit affranchi d'un pareil souci, par l'octroi d'une concession à 30 ou 50 ans, que sera-t-il tenté de faire ? Il creusera des puits peu profonds ; il n'attaquera que des veines faciles et abondantes qui fourniront un produit propre, tout préparé. Il n'aura pas besoin de trier ni laver le charbon ; un simple crible calibré sera tout son outillage en surface. Sitôt que le filon sera moins riche ou moins accessible il passera à un autre puits, qu'il épuisera de la même manière. Il ignorera les longs travaux de préparation et d'entretien et, après l'avoir non seulement écrémée, mais ruinée, il rétrocèdera la mine à la communauté.

3^o La lenteur du rythme productif.

Le troisième trait de l'industrie houillère réside dans la lenteur du processus mis en œuvre et l'impossibilité corrélative de s'adapter aux brusques variations de la demande. C'est

une véritable infirmité qui ne peut être corrigée que par des prévisions sur les besoins à venir de la consommation. De l'exactitude de ces prévisions, dépendra le succès des plans suivis pour le développement de l'extraction.

Le forage de nouveaux puits, le recrutement d'une main-d'œuvre supplémentaire, sont des opérations de longue haleine qui ne peuvent être entreprises à la légère et qui pèsent lourdement sur la situation des sociétés, quand la réalité déjoue les calculs, quand la consommation ne progresse pas ou vient à régresser. Qu'au contraire, par une prudence exagérée, la mine tarde trop à développer ses moyens pour faire face à une demande accrue, c'est alors une poussée désordonnée des prix à la hausse et, quand les moyens sont développés, c'est la baisse qui rend dès lors ces mêmes moyens inutiles. Aussi l'industrie houillère éprouve-t-elle un grand besoin de stabilité dans la demande et dans les prix, à tout le moins de lentes évolutions. Tout ce qui contribue à régulariser, ordonner le marché lui est salulaire, et salulaire aussi, en définitive, aux consommateurs.

4° Les difficultés de stockage.

On dira, sans doute, que la mise en stock doit permettre de faire volant quand survient une brusque diminution de la demande, que des crédits publics ou privés pourraient du reste faciliter les opérations financières correspondantes. Il y a des greniers à grains, des warrants agricoles et bien d'autres institutions similaires pour toutes sortes de produits. Pourquoi n'entreposerait-on pas aussi le charbon ?

C'est malheureusement un vice congénital de l'industrie houillère, son quatrième caractère distinctif, que l'impossibilité de stocker de grandes quantités de charbon pour de longues durées. Le charbon est un produit plus ou moins friable qu'abiment les manutentions et les intempéries. Chargé de terre, brisé, déclassé, le charbon repris au stock doit

repasser au criblage ou au lavoir. Aux frais de ces diverses opérations, s'ajoutent les pertes de tonnage inévitables, les réfections de qualités, la moindre valeur des menus déchets ou fines. Que dire, de surcroît, des altérations qui rendent bientôt certains charbons impropres à leur emploi habituel ? Par exemple, les charbons cokéfiabiles, trop longtemps exposés à l'air, s'oxydent et perdent leur pouvoir agglutinant. C'est par l'oxydation à l'air que s'expliquent aussi les « tas qui chauffent » et les incendies spontanés qui se déclarent dans les stocks constitués depuis plusieurs mois ; il faut alors creuser des tranchées et sauver ce qu'on peut.

Les seuls combustibles qui échappent vraiment à ces inconvénients sont les briquettes ; le coke, à la rigueur, supporte encore le stockage, mais le problème reste entier pour toutes les sortes de houilles. Aussi les mines, spécialement celles dont la trésorerie n'est pas très à l'aise, cherchent-elles, à tout prix, à éviter une mise en stock, préférant même vendre à perte.

5^e L'importance du facteur humain.

Le cinquième trait de l'industrie houillère, c'est la prépondérance du facteur humain. En France, près des deux tiers du prix de revient sont des frais directs ou indirects de main-d'œuvre. Autant dire la liaison immédiate qui s'établit entre les salaires et les prix de vente.

Quand le prix de vente monte, l'ouvrier peut espérer améliorer son sort, mais quand le prix de vente baisse, il faut nécessairement comprimer les salaires. Toute variation du rendement, soit par l'effet de la loi, quand elle modifie la durée du travail, soit par l'effet d'une meilleure application au travail, aboutit aux mêmes conséquences. Enfin, survienne une crise qui oblige à restreindre la production, c'est l'homme encore qui est la première victime, dans une industrie où les bras restent l'élément essentiel de la production. Non, certes, que les mines n'aient pas tout fait pour aider l'homme, en

développant le machinisme, mais la limite est vite atteinte. A cet égard, l'industrie houillère conserve encore un certain caractère primitif et nous ne pensons pas que ce doive être un reproche à son adresse.

L'homme prend ainsi, pour la mine, une importance exceptionnelle et la prospérité de l'industrie reste subordonnée au recrutement, à la formation, à la qualité du mineur. On ne s'improvise mineur. C'est une vie à part, avec ses risques, ses joies, ses traditions. Il faut y être formé jeune ; on s'y succède de père en fils. Galibot, hercheur, piqueur, porion, chef porion, on y gagne ses galons, on y fait sa carrière, en ouvrier qualifié.

Aussi les crises d'effectifs dans les mines sont-elles graves, organiques. On ne peut pas compter sur des mutations avec les autres corps de métiers pour combler les vides ; l'adaptation est trop difficile pour l'ouvrier d'un certain âge. Conserver son personnel, se l'attacher, assurer son recrutement par une pépinière de jeunes mineurs, initiés de bonne heure au travail de la mine dans la limite de leurs forces, veiller à l'hygiène et à la sécurité, telle doit être nécessairement la politique ouvrière de l'industrie houillère.

6° L'interdépendance industrielle.

Pain de l'industrie, principale source de l'énergie, le charbon fait de l'industrie houillère, non seulement une industrie-clé, mais encore une mère nourricière pour les autres industries ; c'est son sixième caractère distinctif.

De là, son importance vitale pour un pays. Il n'y a plus, de nos jours, d'indépendance politique réelle pour un Etat, s'il ne s'assure d'une manière irrévocable le potentiel d'énergie indispensable à sa sécurité économique et au développement de toutes ses forces productives. Si, par disgrâce, la nature n'a pas favorisé son sous-sol, il faut de toute nécessité suppléer à l'insuffisance des ressources nationales en charbon, soit par

l'aménagement des chutes d'eau, soit par une politique d'importation avisée et vigilante. Le cas de l'Italie est témoin de tels efforts.

Mais si l'industrie houillère féconde les autres industries, la prospérité de ces dernières n'en commande pas moins la prospérité de la première. La notion unilatérale de dépendance se change, sur le plan national, en un rapport réversible qu'institue la solidarité industrielle.

Si la métallurgie d'un pays travaille à plein, ses besoins en combustibles augmenteront et la mine pourra, à son tour, accroître son débit. Mais il ne faut pas que le charbon soit trop cher, sinon le prix de revient des produits métallurgiques s'opposera au maintien des positions, et la concurrence étrangère refoulera les productions nationales.

Une bonne activité dans toutes les branches de l'industrie et du commerce d'un pays est certainement la condition la plus favorable pour l'industrie houillère. En cela encore, l'intérêt de l'industrie houillère concorde absolument avec l'intérêt général. La parfaite intelligence de ce principe est à la base des nombreux rapprochements qui se sont opérés dans tous les pays entre les houillères et les principaux groupes consommateurs de combustibles, notamment la métallurgie et l'industrie chimique. Une telle orientation est manifestement des plus heureuses pour l'équilibre économique, la stabilité des prix, la sécurité du travail.

Si l'ambiance économique commande l'allure de marche, le milieu économique conditionne les prix de revient. Sous un régime de forte protection agricole et industrielle, le prix de revient du charbon s'élève. La solidarité nationale qui impose cette charge à l'industrie houillère, doit aussi pouvoir être invoquée par celle-ci, lorsque le déséquilibre devient par trop lourd à son égard.

7° La tendance à l'augmentation des prix de revient et à la complexité croissante de l'industrie.

Toutes choses égales d'ailleurs, le salaire et l'effort de l'ouvrier restant constants, ainsi que la valeur de la monnaie, le prix du charbon a tendance à s'élever, à raison même de l'épuisement progressif des veines les plus faciles, les plus abondantes. A mesure que l'on creuse plus profond, les frais de transport du fond à la surface vont augmentant. A mesure que l'on attaque des veines moins larges, moins pures, le rendement de l'ouvrier diminue pour un même effort. Les deux effets concourent à l'augmentation du prix de revient.

Mais si le prix du charbon s'élève, tous les prix industriels s'en ressentent, puis inévitablement, peu après, à leur tour, les prix de détail et les salaires eux-mêmes. Les salaires augmentant, le prix de revient du charbon augmente encore. L'enchaînement semble sans fin.

Pourtant cette tendance à la hausse des prix a trouvé en elle-même son propre frein. Elle a stimulé la concurrence : la concurrence charbonnière d'abord, par la mise en exploitation de gisements plus ingrats aboutissant à une véritable expansion géographique de la production ; ensuite, la concurrence des autres sources d'énergie : forces hydrauliques, gaz naturels, mazout. L'élargissement de la concurrence a fait pression sur les prix de vente et obligé l'industrie houillère à comprimer ses prix de revient.

La mécanisation de l'outillage, l'équipement électrique des mines, des améliorations continues dans les méthodes d'exploitation, tout un ensemble de mesures dites de rationalisation, ont contribué à la compression des prix de revient, en favorisant l'augmentation du rendement. Parallèlement, les soins nouveaux apportés à la préparation des combustibles et à leur élaboration ont justifié des prix plus élevés pour les produits marchands et les produits élaborés, cependant qu'on

s'efforçait de tirer parti de tous les déchets par leur combustion dans des centrales électriques, par l'agglomération, par la récupération et le traitement des sous-produits de la houille, etc...

D'une industrie simple à l'origine, limitée en somme à l'extraction du combustible, l'industrie houillère tend ainsi à devenir une industrie complexe. Les usines en surface se sont multipliées : lavoirs, ateliers de concassage et de mélange des charbons, fabriques d'agglomérés, fours à coke avec récupération des sous-produits, transport à distance des gaz de fours à coke, centrales électriques etc. : autant de moyens mis en œuvre pour tirer de la houille de véritables produits finis. Pour l'industrie houillère elle-même, la houille n'est plus aujourd'hui qu'une matière première.

8° La sujétion vis-à-vis des transports.

Matière pondéreuse, d'une faible valeur sous un gros volume le charbon est éminemment tributaire des moyens de transport. De leur abondance, de leur prix dépend le rayonnement d'un bassin. Mais si le bon marché des transports est indispensable au développement de l'industrie houillère d'un pays, à son tour le bon marché des transports dépend lui-même, en partie, du bon marché des charbons utilisés par la traction. Une politique du charbon et une politique des transports apparaissent ainsi comme deux actions étroitement associées par leur nature et leurs exigences.

De toute façon, ne perdons pas de vue que le charbon est l'un des principaux aliments du trafic en France, 30 % environ du trafic brut pour les chemins de fer et 37 % pour la navigation intérieure (1929). Ce trafic sera d'autant plus important que les tarifs de transport seront plus bas. A des tarifs élevés, correspond une tendance à la concentration industrielle dans les régions minières, réduisant au minimum les besoins de transport pour les matières premières. Des tarifs bas, au con-

traire, favorisent la déconcentration industrielle à travers le pays, stimulent de nouvelles activités régionales et une intensification des échanges. Le transporteur récupère le sacrifice apparent d'une baisse de tarif par l'accroissement du trafic général et l'allongement des parcours.

CHAPITRE II

Les ressources comparées

1^o Les réserves houillères

On estime à une vingtaine de milliards de tonnes les réserves exploitables de la France, y compris celles du bassin de lignite provençal pour un milliard environ.

Les estimations relatives aux réserves ont un caractère peu précis et restent sujettes à de fréquentes révisions. D'abord, la notion même de réserve exploitable est une notion actuelle qui évolue avec les moyens d'exploitation, avec les progrès de la technique. Par exemple, il est manifeste que l'exploitation atteint des couches de plus en plus profondes et qu'on peut ainsi considérer aujourd'hui comme exploitable ce qui ne l'était pas autrefois. Ensuite, les recherches géologiques font souvent apparaître la nécessité de corrections fort importantes, grâce à l'emploi de méthodes de prospection plus perfectionnées.

Mais, si les estimations n'ont pas de valeur absolue, elles conservent une valeur relative comme mesure approximative de la richesse comparée du sous-sol des différents continents et pays. A cet égard, la France apparaît assez pauvre.

La dernière évaluation complète et officielle des réserves du Monde date du Congrès de Toronto en 1913. A nos 20 milliards de tonnes, elle oppose pour le Monde entier, 7.397 milliards de réserves reconnues, probables ou possibles, dont 5.073 milliards pour la seule Amérique du Nord. La Confé-

rence Mondiale de l'énergie (World Power Conference), qui s'est tenue à Londres en 1929, s'est efforcée de serrer le problème de plus près ; avec des données plus sûres et plus récentes, elle a ramené le chiffre mondial à 5.835 milliards (1). Mais, de son côté, et avec non moins d'assurance, le Dr Van Heys le portait à 10.800 milliards (n^{os} 10 et 11 de *Technik und Wirtschaft*, 1924). De tels écarts ne peuvent surprendre ; le coefficient personnel joue un grand rôle dans ces sortes de travaux, en l'absence d'une définition rigoureuse et universellement admise des ressources exploitables. Mais, à quelque chiffre que l'on s'arrête, entre 5.800 et 10.800 milliards, la part de la France dans les ressources mondiales se tient au taux bien modeste de 0,3 %.

Nous cantonnant dans la vieille Europe, que sont nos 20 milliards de tonnes, sur les 784 qu'attribue au contingent le Congrès de Toronto ? 3 % à peine. Que sont-elles encore à côté des réserves britanniques et allemandes, chacun de nos voisins approchant 200 milliards, avec un potentiel décuple du nôtre ?

2^o La production comparée.

Les réserves houillères représentent un potentiel. Leur dérivée par rapport au temps est un flux ou un débit, dont la mesure la plus courante est la production annuelle. Les réserves contiennent une grande part d'hypothèse ; elles additionnent sur le même rang des tonnages reconnus et des tonnages dont l'existence même est seulement supposée ; des tonnages qui peuvent être demain à la disposition de l'homme et d'autres qui ne seront accessibles que dans des temps reculés. La production, au contraire, recense des tonnages exacts, tangibles, tous effectivement livrés à la consommation. Du possible, on passe au réel ; du futur à l'actuel. Les réserves sont

1. Power Resources of the World. World Power Conference 63 Lincoln's Inn Fields Londres W. C. 2.

une donnée de la nature ; la production s'appuie sans doute sur cette donnée, mais elle est commandée par des facteurs économiques et sociaux. Aussi, au point de vue du dosage des forces économiques, la notion de production est-elle autrement importante que celle des réserves.

Sous cet angle, sans être brillante, la situation de la France apparaît cependant moins mauvaise.

TABLEAU N° 1.
PRODUCTION COMPARÉE DES PRINCIPAUX PAYS.

	1928	1929	1930	1931
<i>(En millions de tonnes métriques.)</i>				
Production de la France (houille et lignite)	52,4	55,0	55,0	51,0
Monde entier { houille..... { lignite Etats-Unis	1.252,0 214	1.326,0 227	1.209,0 191,0	1.060,0 175,0
Europe { houille..... { lignite Dont : Grande-Bretagne	593,9 207,1	642,8 219,9	604,7 185,4	550,0 170,0
Allemagne .. { houille..... { lignite Belgique	150,8 165,2	163,4 173,2	142,7 145,9	118,6 133,2
Pologne	27,5	26,9	27,4	27,0
U. R. S. S.	40,6	46,2	37,2	38,5
	34,5	40,0	47,0	57,0

La part de la France dans le monde représente donc environ 4 % et, par rapport à l'Europe, 9 % sur la houille seule, 8 % sur l'ensemble houille et lignite, le lignite étant converti en houille au taux de 2/9. Très loin derrière les Etats-Unis,

la Grande-Bretagne et l'Allemagne, la France serait déjà rattrapée par la Russie, et suivie d'assez près par la Pologne. La Belgique, malgré sa faible étendue, représente plus de la moitié de la production française.

Cependant, notre pauvreté en réserves houillères a fourni prétexte à certains pour recommander un rythme plus modéré d'extraction qui ménagerait davantage l'avenir. Que vaut le Conseil ? Il nous paraît bien superflu.

Au taux actuel de 50 millions de tonnes par an, il y aurait encore du travail pour plus de 400 ans. Est-il besoin de voir aussi loin ? Les générations qui nous succéderont disposeront sans doute de nouvelles sources d'énergie auprès desquelles le charbon, sous sa forme actuelle, risque bien de ne plus être qu'un ancêtre dédaigné. L'aménagement intensif des forces hydrauliques auquel nous assistons déjà, les perspectives qu'offrent les expériences tentées pour capter l'énergie des mers, celle du soleil et jusqu'à l'énergie intra-atomique décèlent trop clairement la voie du progrès. Ne nous mettons donc pas autrement en peine pour nos arrière-petits enfants qui sauront, mieux que nous, dompter à leur profit les forces de la nature.

Et puis, une tonne extraite aujourd'hui a beaucoup plus de valeur qu'une tonne à extraire dans 400 ans. C'est la loi générale de la supériorité des richesses actuelles sur les richesses futures et, par le temps gagné, les emplois productifs multiples auxquels se prêtera, dans l'intervalle des siècles, la tonne extraite aujourd'hui, la justification même de l'intérêt ou, à rebours, de l'escompte.

Du moment que l'exploitation est conduite sagement, selon les règles de l'art, dans un pays où la production ne couvre encore que les deux tiers des besoins — bien réels et actuels ceux-là — il n'y a pas lieu de limiter l'effort productif.

3^o La satisfaction comparée des besoins.

Mais ce qu'il importe le plus de comparer entre pays, c'est le rapport de la production aux besoins de la consommation. Si la production dépasse les besoins, il y aura normalement un excédent d'exportations; c'est le cas pour la Grande-Bretagne, l'Allemagne, la Pologne et les Etats-Unis. Qu'elle soit en dessous des besoins, il faudra au contraire avoir recours aux importations. Dans le premier cas, le pays sera créancier de l'étranger; dans le second, le pays sera débiteur.

Quoique manifestement inégales dans leurs conséquences ces deux situations ne doivent pas être appréciées indépendamment des circonstances qui les entourent. La comparaison ne garde, en effet, sa pleine signification qu'entre pays ayant atteint à peu près le même degré de développement industriel. Un pays encore peu industrialisé aura moins de besoins et pourra exporter, tandis qu'à un stade plus avancé, avec la même production ou une production accrue, il deviendra importateur; il n'empêche qu'il sera devenu plus riche qu'autrefois. Pour plusieurs années encore, on peut ainsi considérer que la France importatrice est plus riche que la Pologne exportatrice.

Sous cette réserve, qui ne joue du reste que dans un nombre de cas restreint, on peut admettre que l'avantage est aux pays exportateurs.

Nous aurons une vue d'ensemble de la situation, par le tableau ci-après fournissant, pour chacun des principaux pays, les éléments de sa balance du commerce charbonnier au cours des dernières années.

TABLEAU N° 2.

COMMERCE EXTÉRIEUR DES PRINCIPAUX PAYS

Houille, coke, agglomérés réduits en houille.

	1928	1929	1930	1931
<i>(En millions de tonnes métriques.)</i>				
<i>France :</i>				
Exportations	3,3	4,1	2,9	2,6
Importations	29,9	36,6	36,4	32,7
Excédent des importations ..	26,6	32,5	33,5	30,1
<i>Grande-Bretagne :</i>				
Exportations	72,7	82,9	75,8	62,2
<i>Pologne :</i>				
Exportations	13,4	14,3	12,7	14,3
<i>Allemagne :</i>				
Exportations	37,7	43,0	36,9	23,5
Importations	9,7	10,4	9,0	7,7
Excédent des exportations ..	28,0	32,6	27,9	15,8
<i>Italie :</i>				
Importations	12,7	14,8	13,0	11,1
<i>Etats-Unis :</i>				
Exportations	22,5	18,8	16,7	12,0

A part l'Italie, aucun grand pays ne se trouve dans la même dépendance que la France vis-à-vis de l'étranger, pour son approvisionnement en combustibles, aucun ne grève sa balance commerciale d'une charge comparable.

Alors que la Grande-Bretagne porte à son actif 70 millions de Livres en 1929, 65 en 1930 et encore 52 en 1931, soit 6 à 8 milliards et demi de nos francs, nous payons à nos fournisseurs étrangers :

En 1929	4.288.000 francs
En 1930	4.439.000 —
En 1931	3.627.000 —

Encore ces chiffres, extraits de la statistique du commerce extérieur de la France, ne comprennent-ils pas la valeur des charbons sarrois importés en France. L'union économique franco-sarroise n'étant pas définitive, il y a lieu d'ajouter cette valeur à celle des importations contrôlées par la Douane, afin de faire apparaître la situation exacte de la France seule. Avec cette correction, le total des paiements de la France à ses fournisseurs hors frontière se trouve porté à plus de 4 milliards de francs pour 1931 et aux environs de 5 milliards pour les années précédentes.

Telle est la lourde charge que nous impose l'insuffisance de notre production, charge d'autant plus lourde que nos principaux concurrents industriels en ignorent le poids ou même, telle la Grande-Bretagne, renversent complètement la situation à leur profit.

CHAPITRE III

Le développement de la production.

1^o L'énoncé du problème.

Qu'il faille développer notre production, dans toute la mesure des forces que la nature met à notre disposition, c'est la conclusion qui semble bien se dégager du chapitre précédent. Affranchir le pays d'une redevance annuelle de 4 à 5 milliards de francs envers l'étranger ; s'assurer, chez soi, en toute sécurité, les approvisionnements nécessaires pour les besoins de la consommation, sans plus jamais courir les périls dont une phase récente de notre histoire nous a permis de mesurer la gravité, sont incontestablement, dans le meilleur sens du qualificatif, des buts nationaux.

Cependant, l'axe d'effort tracé, les contingences se dressent.

En premier lieu, il faut tenir compte des facteurs naturels. La nature nous a gratifiés dans des conditions déterminées. Situation géographique des gisements, qualité des houilles, abondance ou facilités d'exploitation, définissent notre aptitude naturelle à la production ; elle est plus ou moins heureuse, comparée à celle des autres pays. Partant de ces données, nous examinerons dans ce chapitre et les suivants, le développement de la production, ses résultats, ses caractéristiques, ses possibilités.

Deuxième contingence : l'homme, et comme agent de la production, et comme ordonnateur de la vie en société. Nous

marquerons l'influence du milieu social et politique ; notre quatrième partie sera entièrement consacrée à la question ouvrière.

Troisième contingence : le jeu des forces économiques. Notre production s'écoule sur un marché avec son mécanisme, ses besoins, ses particularités ; elle s'y rencontre avec la concurrence qui elle-même a ses conditions propres ; la nature des choses, la volonté de l'homme interfèrent dans l'action des facteurs économiques plus ou moins laissés à leur jeu normal. Avec le tableau du marché et les conditions de la concurrence, la cinquième partie nous montrera le champ offert à la production, en même temps que les obstacles qui se dressent contre elle.

Après avoir ainsi rassemblé tous les éléments d'un même problème, sous ses divers aspects successifs, nous pourrons alors nous prononcer, en meilleure connaissance de cause, sur la place faite à la production dans l'approvisionnement du marché national, par préférence ou en concours avec les fournisseurs extérieurs.

2° Les origines de l'industrie houillère en France.

Les origines de l'industrie houillère en France sont assez obscures.

La découverte de la houille dans le bassin de Saint-Etienne remonterait au ^x^e siècle et certains titres constatent que, dès 1321, des mines y auraient été exploitées ; mais il semble bien que ces exploitations aient été délaissées pendant plusieurs siècles. Les grands travaux d'extraction ne commencèrent vraiment qu'à la Révolution, lorsque le commerce du charbon fut rendu libre.

Encore à l'époque de la Renaissance, le célèbre érudit Aeneas Sylvius, devenu pape sous le nom de Pie II, ignorait l'existence de la houille en Europe occidentale et méridionale.

Cette substance lui parut toute nouvelle quand on la lui montra durant son voyage en Ecosse. Même en 1520, on consulta la Faculté de Médecine de Paris sur l'insalubrité prétendue du feu de charbon de terre.

En 1708, dans sa nouvelle description de la France (t. VI, p. 285), Piganiol de la Force constate bien que le principal commerce du Hainaut français consiste dans la houille et le fer, mais « la houille ou charbon de terre se tire principalement des environs de Mons, depuis Cevrin jusqu'à Marimont, dans l'espace d'environ sept lieues de long sur deux de largeur ». Et il ajoute : « Le travail en est très pénible, mais on peut dire à l'avantage de ce charbon qu'il est meilleur que celui d'Angleterre. Il faut premièrement creuser un puits de 35 toises de profondeur, et lorsqu'on a trouvé la veine de charbon, il faut toujours travailler entre deux bancs de roc très dur. La veine n'a jamais que trois ou quatre pieds d'épaisseur, en sorte que lorsque les ouvriers ont percé le banc de roc qui la couvre, ils sont obligés d'être continuellement sur leurs genoux pour travailler, et quelquefois couchés sur une épaule. Ces veines sont d'ailleurs toujours en pente, et descendent jusqu'à 150 toises de profondeur après quoi elles remontent. A mesure que l'on s'enfonce plus avant sous terre, on trouve la houille meilleure et plus grasse ; mais aussi le péril de l'eau augmente à proportion. Elle sort quelquefois avec telle abondance qu'elle remplit tout le travail, et ces païsans ne sont plus souvent assez riches pour faire les frais de les épuiser ; ce qui fait qu'ils ne travaillent guère qu'à la superficie de la mine, et ce qui pourra avec le temps ruiner toutes les houillères, et porter un grand préjudice à cette Province. Il serait donc à souhaiter que des personnes plus riches et plus intelligentes que les païsans s'appliquassent à ce travail, et qu'on l'établît sur le pied où il est à Liège. »

Ce n'est qu'en 1734, après dix-huit années de recherches infatigables, des accidents de toute nature et l'investissement de capitaux considérables, que des personnes « plus riches et plus intelligentes que les païsans », en l'espèce le vicomte

Desandrouins et l'ingénieur J. Mathieu, recontrèrent une houille de première qualité en gisements importants et commencèrent l'exploitation, dans la région de Valenciennes, sur les domaines du prince de Croy. La Compagnie des Mines d'Anzin était définitivement fondée en 1757 ; celle d'Aniche se constituait en 1773.

A la Révolution, Anzin exploitait 37 fosses, tant pour l'exploitation que pour l'épuisement des eaux. Elle occupait 4.000 ouvriers, utilisait 600 chevaux et deux machines à vapeur et produisait annuellement 300.000 tonnes de charbon.

Dans le Pas-de-Calais, l'exploitation n'a commencé qu'entre 1850 et 1860. Les premières concessions accordées sont celles de Noeux en 1843 ; Bruay, Courrières, Lens et Dourges en 1852 ; les autres s'échelonnent jusqu'en 1860. L'apparition plutôt tardive de l'industrie houillère dans le Pas-de-Calais a son explication dans l'hypothèse longtemps admise, pour des raisons d'affinité géologique, que les terrains houillers devaient rester en bordure du massif schisteux. A partir de Douai, la prospection s'était donc orientée plutôt vers le Sud, vers Arras. Il fallut les travaux de M. du Souich pour amener des recherches en direction de Béthune. Dans cette direction, le premier sondage fructueux date du 13 juin 1846, à l'Escarpelle.

A Saint-Etienne, l'exploitation, au sens industriel, remonte à la Révolution. Les premiers bateaux de houille stéphanoise parvinrent à Paris au cours de l'hiver 1794. Les concessions se multiplièrent à la fin de l'Empire et sous la Restauration : Rochebelle 1809, Roche la Molière 1814, La Loire, Saint-Etienne, Montrambert en 1824. Une notice récemment publiée par l'une des principales maisons charbonnières de la région, la Société les Fils Charvet, à l'occasion de son centenaire, a rappelé, avec illustrations à l'appui, les débuts pittoresques de l'industrie et du commerce de la houille stéphanoise (1).

En Bourgogne, la concession de Blanzay date de 1769 ; elle se développe sous la Restauration.

1. *Cent ans de vente de charbon*. Edition Arlaud, Lyon, 1932.

Dans le bassin du Gard, les concessions de Bessèges et de la Grand'Combe sont attribuées en 1809.

Dans le Tarn, Carmaux existait dès avant la Révolution. Albi date seulement de 1886.

Le bassin de la Moselle est le plus jeune. Il est prospecté à partir de 1846. La concession de Petite-Rosselle date de cette époque, celle de la Sarre et Moselle de 1857 à 1862, la Houve de 1895 seulement. L'exploitation ne commence vraiment qu'après la guerre de 1870.

3^e Les étapes du développement.

Il faut attendre la seconde moitié du xix^e siècle pour assister au développement de l'industrie houillère en France. La machine à vapeur et les chemins de fer lui apportent un stimulant décisif.

En 1830, les houillères françaises n'avaient pas produit ensemble 2 millions de tonnes. En 1850, elles ne sont encore qu'à 4 millions 1/2. Dix ans plus tard, la production dépasse 8 millions. En 1870, l'année de la guerre, 13 millions, et à la fin du siècle, 33 millions.

Avant la guerre, le développement de la production houillère a été marqué par deux faits principaux :

Le premier, c'est qu'à partir de 1870, la progression est due, pour sa presque totalité, aux nouvelles exploitations du Pas-de-Calais.

Dès 1873, en effet, les Mines du Centre et du Midi fournissent plus de 11 millions de tonnes, niveau qu'elles maintiendront, sans plus, pendant 20 ans, et que leur chiffre record de 1926, cinquante ans plus tard, n'excédera pas d'un tiers. A partir de 1885, le bassin du Nord et du Pas-de-Calais, à lui seul, extrait déjà autant que tous les autres bassins réunis ; en 1913, sa part dans la production totale est des deux tiers.

Le second fait à noter, est l'extrême régularité de la progression. Après un palier de 1873 à 1879, au niveau de 17 mil-

lions, le gain annuel moyen est de 700.000 tonnes jusqu'en 1913 et le graphique montre effectivement que la courbe de la production a pour directrice une ligne à peu près droite.

La guerre a été pour notre industrie houillère une épreuve terrible. Après tant de ruines accumulées, un vigoureux effort sur soi-même lui a néanmoins permis de rétablir sa puissance. En 1925, elle a reconquis le niveau de 1913.

En 1929, la France a porté sa capacité de production à 55 millions de tonnes. Ce niveau est même dépassé pendant les premiers mois de 1930, en sympathie avec le rythme de l'activité économique générale. Mais la crise apparaît. La consommation se resserre, tandis que les charbons étrangers font à nos produits nationaux une concurrence inégale. La production fléchit. Sur l'année 1930 entière, le niveau de 1929 est maintenu, mais il a fallu verser au stock plus de 2 millions de tonnes. En 1931, malgré une baisse de production de 4 millions, il faut encore verser au stock un supplément de 1.600.000 tonnes.

L'année 1932 marque une accentuation des difficultés de débit. Les stocks ne s'accroissent plus, mais la production tombe à 47 1/4 millions de tonnes.

Dernier venu, le bassin minier de la Moselle mérite bien une mention spéciale. En 1870, il n'était pas encore exploité ; en 1880, il fournit 500.000 tonnes ; en 1913, la production s'élève à 3.796 000 tonnes. La guerre, comme ailleurs, apporte ici son trouble, mais le nouveau bassin est riche en ressources et ses exploitants français ont à cœur de lui donner un plein développement. Les 6 millions d'extraction atteints en 1929, confirmés en 1930, marquent une magnifique réussite. Le bassin de la Moselle est dès lors, par son importance, incontestablement et de loin, le second bassin minier français.

Le tableau qui suit permet de voir, dans le détail des chiffres, les étapes du développement de la production houillère française et sa répartition entre les trois principaux groupes de bassins : Nord et Pas-de-Calais, Moselle, Centre et Midi.

TABLEAU N° 3.

PRODUCTION FRANÇAISE EN COMBUSTIBLES MINÉRAUX
(Houille et lignite.)

De 1830 à nos jours.

	France entière		Nord et Pas-de-Calais	Centre et Midi	Moselle
	Territoire d'avant- guerre	Territoire d'après- guerre			
<i>(En milliers de tonnes.)</i>					
1830.....	1.863	»	»	»	»
1840.....	3.003	»	791	2.212	»
1850.....	4.433	»	1.021	3.412	»
1860.....	8.304	»	2.185	6.119	»
1870.....	13.330	»	4.313	9.017	»
1875.....	16.957	»	6.536	10.421	»
1880.....	19.362	19.868	8.546	10.816	506
1885.....	19.511	20.102	9.710	9.801	591
1890.....	26.083	26.858	14.211	11.872	775
1895.....	28.020	29.010	16.120	11.900	990
1900.....	33.404	34.541	20.264	13.140	1.137
1905.....	35.928	37.752	23.174	12.754	1.824
1910.....	38.350	41.036	25.493	12.857	2.686
1913.....	40.844	44.640	27.390	13.454	3.796
1919.....	19.930	22.441	7.880	12.050	2.511
1920.....	22.060	25.260	9.700	12.360	3.200
1921.....	25.320	28.960	13.500	11.820	3.640
1922.....	27.680	31.910	15.380	12.300	4.230
1923.....	34.392	38.556	20.897	13.495	4.164
1924.....	39.710	44.982	25.650	14.060	5.272
1925.....	42.811	48.091	28.716	14.095	5.280
1926.....	47.128	52.452	32.520	14.608	5.324
1927.....	47.509	52.875	33.228	14.271	5.366
1928.....	46.886	52.440	33.268	13.618	5.554
1929.....	48.884	54.977	34.918	13.966	6.093
1930.....	48.983	55.057	35.032	13.951	6.074
1931.....	45.328	51.062	32.868	12.460	5.734
1932.....		47.257	29.928		

Les chiffres précédents comprennent la production de lignite, actuellement environ un million de tonnes par an, extraites en presque totalité du bassin de Fuveau (Bouches-du-Rhône). A notre avis, il n'y a pas de grave inconvénient à additionner

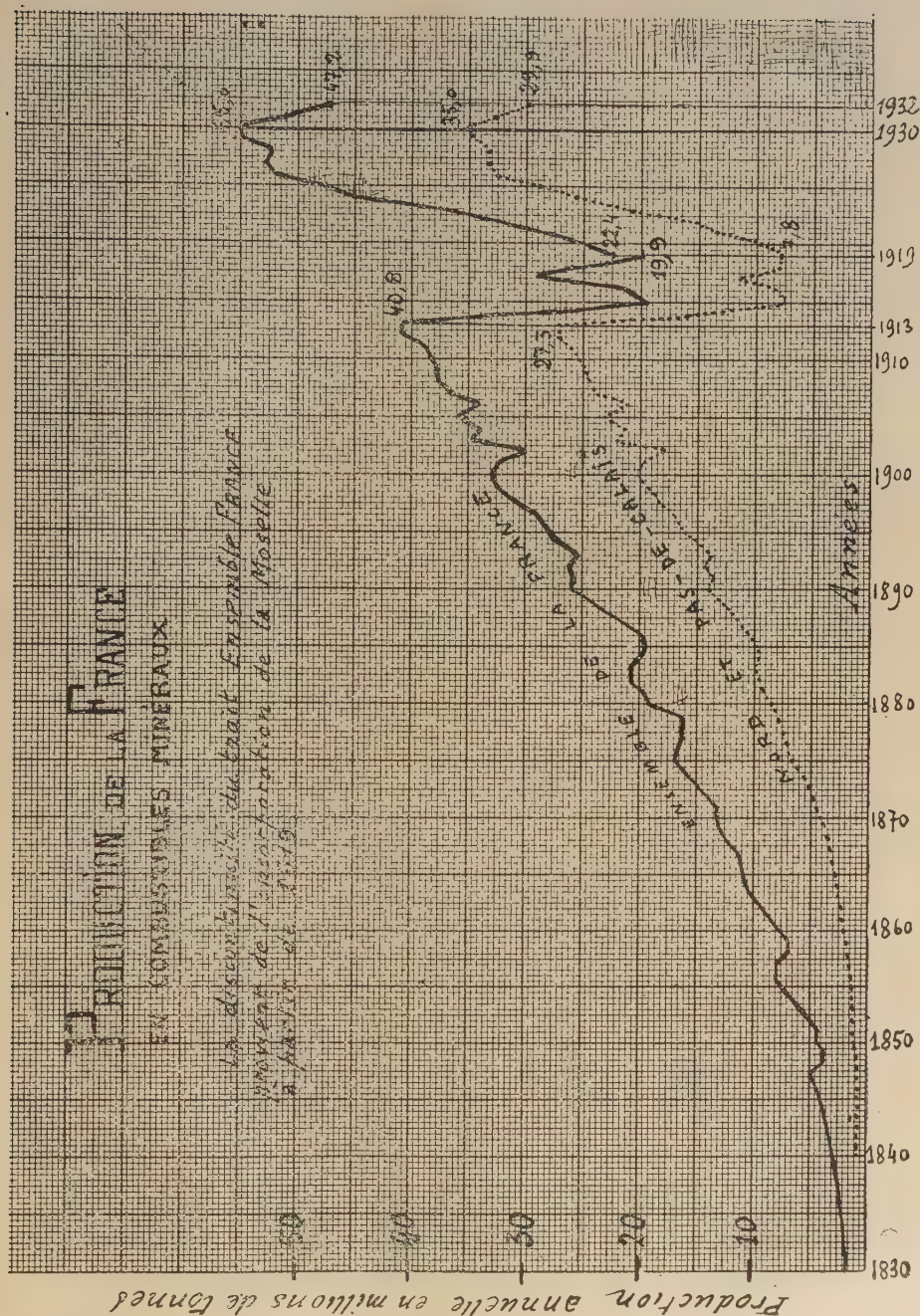
sur le même pied les tonnages de charbon et de lignite, étant donné la bonne qualité du lignite de Fuveau, qui le rend comparable aux charbons flambants.

Observons encore, afin de ne plus y revenir, que les chiffres de production dont nous nous servons sont ceux de la *production nette*, c'est-à-dire déduction faite des déchets de triage et de lavage. Dans la terminologie courante, à cette définition s'oppose celle de la *production brute*, ou tonnage sur berlines, des tout-venants sortant de la mine. La différence entre les deux chiffres dépend évidemment du développement donné dans les mines au triage et au lavage du charbon.

Les statistiques de l'Industrie minérale en France, telles qu'elles sont dressées annuellement par le Ministère des Travaux publics (Direction des Mines), sont toutes établies d'après la production nette.

4^o La production par arrondissements minéralogiques.

La statistique officielle est établie d'après les divisions administratives du Service des Mines. Comme toutes les divisions administratives, celles du Service des Mines ont l'inconvénient d'unir ce que la géographie et la géologie divisent et de diviser ce que la géographie et la géologie unissent. Le bassin du Nord, malgré son unité naturelle incontestable, est divisée entre deux arrondissements minéralogiques, celui de Douai correspondant au département du Nord, et celui d'Arras au département du Pas-de-Calais. A l'opposé, l'arrondissement de Lyon comprend à la fois les Mines de la Mure (Isère) et celles de Blanzy (Saône-et-Loire), deux bassins qui n'ont entre eux rien de commun. Un autre inconvénient apparaît lorsqu'on veut faire des comparaisons à plusieurs années d'intervalles ; il résulte de l'instabilité des divisions administratives ; on en modifie le siège et les limites selon les besoins du service. Depuis la guerre, Bordeaux absorbe Poitiers,



Lyon remplace Châlon-sur-Saône, mais Lyon n'a pas les mêmes limites que Châlon-sur-Saône. Dans les premières années d'après-guerre, Douai réunit provisoirement toutes les mines sinistrées du Nord et du Pas-de-Calais.

Quoi qu'il en soit, la division par arrondissement minéralogique, embrassant la France entière, permet d'avoir immédiatement une vue générale sur la répartition géographique de la production. Les deux arrondissements de Paris avec 15 départements ne produisent rien. L'arrondissement de Bordeaux, avec 13 départements, et celui de Nantes avec 10 départements, sont pratiquement négligeables ; et sur les 8 départements de Toulouse, deux seuls, le Tarn et l'Aveyron, entrent en ligne de compte. Ainsi, environ la moitié de la France, toute la région parisienne, tout l'Ouest et tout le Sud-Ouest, jusqu'aux Pyrénées, sont privés de charbon. Toute notre production est à l'Est d'une ligne Nord-Sud joignant le Pas-de-Calais au bassin du Tarn, avec un centre de gravité très net dans la région Nord-Est, entre les deux principaux bassins, celui du Nord et du Pas-de-Calais et celui de la Moselle, qui, à eux deux, représentent près des trois quarts de la production totale.

La position excentrique de notre production laisse ouverte à l'importation non seulement la région littorale de l'Atlantique et de la Manche, mais encore une zone intérieure large de plusieurs départements où les produits de nos mines ne peuvent accéder que grevés de gros frais de transport, circonstance éminemment défavorable pour lutter contre la concurrence.

5° La production par bassins.

Le tableau n° 5 donne les chiffres de la production dans les principaux bassins producteurs, de cinq en cinq ans, depuis 1880.

Si l'on rapproche les chiffres de 1880 des chiffres de 1931, on

TABLEAU N° 4

PRODUCTION FRANÇAISE EN COMBUSTIBLES MINÉRAUX (Houille et lignite)

PRODUCTION PAR ARRONDISSEMENT MINÉRALOGIQUE (en milliers de tonnes)

Arrondissements minéralogiques (et principaux bassins)	1900	1913	1927	1928	1929	1930	1931 (1)
Arras (Pas-de-Calais).....	14.595	20.577	24.299	24.046	25.281	25.316	23.467
Douai (Nord).....	5.670	6.814	8.919	9.223	9.637	9.716	9.401
Strasbourg (Moselle).....	1.137	3.796	5.366	5.555	6.093	6.074	5.734
Saint-Etienne (Loire).....	3.951	3.777	3.970	3.716	3.779	3.670	3.138
Lyon (Blanzy-la-Mure).....	2.118	2.603	3.108	3.026	3.136	3.112	2.800
Alès (Gard, Hérault).....	2.308	2.381	2.271	2.193	2.216	2.317	2.124
Toulouse (Tarn, Aveyron).....	1.706	1.989	2.098	1.949	1.961	1.933	1.680
Clermont - Ferrand (Auvergne, Bourbonnais, Nivernais).....	1.851	1.531	1.532	1.488	1.545	1.597	1.502
Marseille (Lignites de Fuveau).....	635	770	1.046	1.053	1.172	1.138	1.033
Nancy (Ronchamp).....	259	191	135	126	93	117	116
Bordeaux (Ahun).....	186	130	51	15	21	22	20
Nantes (Vouvant).....	81	81	50	50	43	45	48
France entière	34.542	44.640	52.845	52.440	54.977	55.057	51.063

1. Chiffres provisoires.

TABLEAU N° 5.
 PRODUCTION FRANÇAISE EN COMBUSTIBLES MINÉRAUX (houille et lignite)
 PRINCIPAUX BASSINS (en milliers de tonnes).

	Nord et Pas-de-Calais	Loire	Bourgogne et Nivernais	Gard	Tarn et Aveyron	Bourbonnais	Moselle
1880	8.546	3.638	1.548	1.948	986	967	506
1885	9.740	3.001	1.501	1.728	1.093	831	591
1890	14.211	3.587	1.915	2.055	1.453	1.070	775
1895	16.120	3.484	2.074	1.984	1.476	1.089	990
1900	20.264	4.072	2.010	2.045	1.700	1.094	1.437
1905	23.174	3.743	1.978	1.983	1.805	943	1.824
1910	25.493	3.750	2.134	2.062	1.825	953	2.686
1913	27.390	3.796	2.412	2.137	1.988	737	3.796
1919	7.884	3.442	2.219	1.762	1.709	673	2.511
1925	28.716	4.107	2.864	1.936	2.086	625	5.280
1929	34.918	3.786	3.022	1.931	1.956	611	6.093
1930	35.032	3.670	2.980	2.019	1.932	630	6.074
1931 (1)	32.868	3.138	2.980	1.820	1.680	600	5.734

1. Chiffres provisoires.

constate que la production a décuplé en Moselle, quadruplé dans le Nord, doublé en Bourgogne (Blanzey). Elle s'est simplement maintenue dans le Gard. Elle s'était aussi à peu près maintenue dans la Loire, mais l'année 1931 a été franchement mauvaise pour ce bassin. Quant au Bourbonnais, il est en dessous de son niveau de 1880 de plus d'un tiers. Par ce seul énoncé, on voit combien s'est modifiée la physionomie de la carte charbonnière de la France en un demi-siècle.

Pour le Nord et la Moselle, le tableau n'ajoute rien à ce que nous avons déjà dit au sujet de ces bassins sous le paragraphe 3 et nous n'en reproduisons ici les chiffres que pour faciliter leur comparaison avec ceux des autres bassins, précédemment groupés sous la mention Centre et Midi, groupement qui tend d'ailleurs à devenir classique.

6. — La production par variétés de houilles.

Jusqu'à présent, nous n'avons fait aucune distinction entre les productions. Nous avons raisonné comme si tous les charbons avaient la même valeur et le même emploi. La réalité, comme toutes les réalités, est autrement variée et il faut nécessairement en tenir compte quand on veut pousser plus à fond l'étude des problèmes charbonniers. A négliger les questions de qualités et de sortes, on ne comprendrait rien, par exemple, aux échanges charbonniers entre la France et la Belgique, précisément fondés sur la différenciation des qualités.

Le tableau n° 6 donne la répartition des houilles par variétés d'après la statistique de l'Industrie Minérale (année 1929).

En pourcentage, la répartition est la suivante :

Flambants secs	1 %
Charbons à gaz	34,5
Charbons de forge	3
Gras	33,2
Demi-gras, quart gras et maigres	18,6
Anthracites et anthraciteux	9,7
	100

Si l'on faisait état de la production de la Sarre, la part des charbons à gaz serait portée à 47,7 %.

Nous n'entreprendrons pas de rappeler les caractéristiques des différentes variétés de houilles. Nous avons adopté, sans modification, la classification établie par la statistique de l'Industrie Minérale, d'après la teneur en matières volatiles, celle-ci constituant d'ailleurs le critérium le plus généralement observé.

A première vue, la gamme des qualités paraît assez harmonieuse. Mais à l'examiner de plus près, il faut bien reconnaître que nos ressources en charbons demi-gras, quart gras, maigres et anthraciteux ne représentent que 28 % de la production totale. Or, ces catégories sont très demandées : ce sont celles qui conviennent le mieux à la consommation domestique et les grains demi-gras sont le combustible type pour les chaudières industrielles les plus courantes. Déficit, de même, en charbons gras. En temps normal, pour la seule fabrication du coke métallurgique, nous avons déjà besoin de 12 millions de tonnes de fines grasses, alors que nous ne produisons pas 18 millions de tonnes de charbons gras (toutes sortes). Par contre, nous sommes relativement à l'aise en charbons à gaz : ils constituent plus du tiers de notre production nationale, et près de la moitié si l'on y comprend la Sarre.

Après avoir accusé le compartimentage des houilles selon leur nature intrinsèque, gardons-nous cependant de verser dans l'absolu. S'il est commode, pour l'exposé, d'adopter pour chaque compartiment des limites fixes, ces limites ont une part d'arbitraire. La teneur en matières volatiles ne résume pas toutes les qualités de la houille. Dans le Nord de la France, on considère par exemple que le meilleur charbon à coke est le charbon 3/4 gras de 18 à 23 % de matières volatiles, mais le beau coke de Durham est couramment fabriqué avec des houilles de 26 à 32 % M. V. et dans plusieurs bassins français on emploie aussi des charbons à 30 % M. V.

Enfin, l'ingéniosité de l'homme corrige les inégalités de nature. La pratique des mélanges ouvre un large champ d'adap-

tation aux exigences moyennes, pour les houilles que la nature situe aux deux extrémités opposées de l'échelle ; charbons maigres et charbons flambants peuvent ainsi avantageusement s'associer. N'en concluons pas, d'une façon trop simpliste, qu'il suffit de doser le mélange en proportion des écarts de teneurs en matières volatiles entre les charbons employés et le charbon moyen désiré, puis d'assurer l'intimité du mélange par un bon brassage. Il ne faut pas perdre de vue l'emploi que le mélange doit recevoir et les qualités nécessaires à cet effet ; il faut s'assurer expérimentalement que le mélange les possède bien. C'est ainsi qu'on est souvent conduit à éliminer du mélange des houilles dont les teneurs en matières volatiles sont trop éloignées ou à y incorporer un charbon moyen qui servira de liant. Telle provenance réussira en mélange avec telle autre, non point avec une troisième. En somme, le problème de laboratoire précède nécessairement l'opération industrielle.

Retenons de ce court aperçu des questions de qualités, leur caractère relatif et la possibilité qu'a l'homme d'atténuer les démarcations brutales de la nature et de la statistique, mais aussi, malgré tout, l'insuffisance bien réelle de nos ressources en charbons cokéfiables ainsi qu'en houilles de plus faible teneur en matières volatiles.

En comparant la gamme des variétés que présentent respectivement le Nord et le Pas-de-Calais, on obtient une première idée de la structure du principal bassin houiller français. De l'Est à l'Ouest, et aussi, dans la partie Est, du Nord au Sud, on observe successivement des affleurements de charbons anthraciteux (assise de Vicoigne), de charbons maigres, quart-gras et demi-gras (assise d'Anzin), de charbons gras ou flénus (assise de Bruay). Cette succession correspond à la succession normale des étages westphaliens, combinée avec l'inclinaison des couches par rapport au niveau du sol, une même couche allant s'approfondissant à mesure qu'on avance vers la mer. Les couches inférieures fournissent les faisceaux de houilles maigres qui affleurent à l'Est ou sur le comble Nord de la partie centrale du bassin (synclinaux de Meurchin et d'Ostricourt). Les

TABLEAU N° 6.
 RÉPARTITION DES HOUILLES PAR VARIÉTÉS
Extraction de 1929 en milliers de tonnes
 DÉTAIL PAR DÉPARTEMENTS

	Nord	Pas-de-Calais	Moselle	Loire	Saône-et-Loire	Gard	Tarn	Aveyron	Ensemble des bassins
Charbons flambants secs... (plus de 40 % M. V)	—	30	—	—	507	—	—	—	537
Charbons à gaz..... (32 à 40 % M. V)	—	11.058	4.719	—	823	—	387	841	18.546
Charbons de forge..... (26 à 32 % M. V)	161	—	—	1.173	39	—	—	—	1.615
Charbons gras..... (18 à 26 % M. V)	2.946	9.686	1.374	1.929	458	441	727	—	17.826
Charbons demi-gras..... — quart-gras..... — et maigres..... (10 à 18 % M. V)	3.013	4.507	—	631	874	781	—	—	18.007
Charbons anthraciteux et anthracites..... (moins de 10 % M. V)	3.517	—	—	46	—	682	—	—	5.249
	9.637	25.281	6.093	3.779	2.701	1.904	1.114	841	53.780

couches supérieures, avec leurs faisceaux de houilles grasses et flénues, sont seules pratiquement exploitables dans la partie occidentable ou sur le comble Sud (synclinal de Denain). Tel est en gros ce qu'enseigne la théorie géologique et l'étude paléontologique des terrains, aux accidents près (failles, cuvettes, etc.) qui en compliquent la structure.

Après M. Charles Barrois, l'éminent spécialiste des études géologiques dans le bassin houiller, MM. Pierre Pruvost et Paul Bertrand viennent d'apporter, après de patientes et difficiles explorations, une intéressante contribution à la prospection des ressources du bassin. Notamment, après plusieurs sondages profonds effectués à Dourges et à la fosse 7 de Courrières, il leur est apparu que le gisement principal des charbons maigres du bassin du Nord, traversant les concessions d'Anzin et d'Aniche (synclinal de Raismes), se continue directement et régulièrement vers l'Ouest, dans la grande cuvette de Lens qui contient les charbons gras du Pas-de-Calais, sans être affecté d'autres accidents que des failles normales de tassement. Le faisceau a été reconnu exploitable à des profondeurs inférieures à 1.000 mètres (1).

Ainsi, il est permis d'entrevoir, pour un avenir prochain, la possibilité d'extraire un supplément de charbons maigres dans le Pas-de-Calais, appoint intéressant pour notre production houillère toujours déficitaire en sortes pour foyers domestiques.

Ensemble le Nord et le Pas-de-Calais présentent certainement la gamme la plus développée en houilles de toutes variétés; la prédominance des charbons à gaz (flénus) et des charbons gras n'y est pas moins nettement accusée dans le Pas-de-Calais. La Loire, la Saône-et-Loire (Blanzy), le Gard (Bessèges, la Grand'Combe) offrent aussi un choix assez large de variétés. Par contre, la Moselle, le Tarn et l'Aveyron ne produisent que des houilles grasses ou flambantes.

1. Quelques résultats des récentes explorations géologiques du bassin houiller du Nord de la France, *Revue de l'Industrie Minérale*, n° 282, 15 septembre 1932.

7^o La Sarre.

Les mines de la Sarre étant sous l'Administration française depuis le 10 janvier 1920, il nous a paru indispensable de marquer leur place à la fin de ce chapitre sur le développement de la production nationale.

Le tableau ci-dessous donne les variations de leur production annuelle :

<i>(En milliers de tonnes.)</i>		
Année	1913.....	13.212
—	1920.....	9.408
—	1925.....	12.990
—	1926.....	13.681
—	1927.....	13.596
—	1928.....	13.107
—	1929.....	13.584
—	1930.....	13.235
—	1931.....	11.367

Au point de vue du mode d'exploitation, il faut d'ailleurs distinguer en Sarre les mines domaniales exploitées par l'Etat français et les mines amodiées, ces dernières formant la concession de Frankenholz. La production se répartit entre elles comme suit :

	1930	1931
<i>(En milliers de tonnes.)</i>		
Mines domaniales	12.751	10.930
Frankenholz	484	437
	13.235	11.367

En 1919, la production sarroise était tombée à moins de 9 millions de tonnes. Elle a pu être relevée à partir de 1925 au niveau de 1913, niveau largement tenu les années suivantes. Mais en 1931, la Sarre n'a pu échapper aux répercussions de la crise. Une baisse de production de près de 2 millions de tonnes et une augmentation des stocks de 300.000 tonnes accusent la gravité de la situation. En premier lieu, la réduction d'activité de la métallurgie sarroise pesant sur la consommation locale ;

en second lieu, la difficulté de plus en plus grande de lutter contre la concurrence sur les marchés éloignés et la barrière qu'oppose toujours l'Allemagne à la reprise par la Sarre de ses débouchés allemands d'avant-guerre, résument les principales causes du recul de la production.

CHAPITRE IV

La structure de l'industrie

1° Le nombre et la superficie des concessions.

Quand on examine le tableau des concessions, on est frappé à la fois par le grand nombre des concessions et, plus encore, par celui des concessions inexploitées. En 1929, sur 704 concessions, 234 seulement (houille 191 ; lignite 41) soit moins du tiers, étaient exploitées. Sous le rapport des surfaces, les 704 concessions existantes représentaient 583.000 hectares, à peu près la surface d'un département moyen ; les 234 concessions exploitées entraient dans le total pour 312.000 hectares ou 54 % de la surface concédée.

La comparaison avec l'avant-guerre n'est pas immédiate, car la statistique ne comprend pas les mines de la Moselle. Si l'on remonte seulement à 1920, on constate une légère diminution du nombre total des concessions de 722 à 704, cependant que les concessions actives enregistrent un recul brutal de 351 à 234. Ce recul s'explique par l'abandon de l'exploitation dans les mines à conditions difficiles que, seules, les circonstances exceptionnelles de la guerre et des premières années d'après-guerre, avaient permis de ranimer.

MINES DE HOUILLE ET LIGNITE.

Années	Nombre de concessions		Superficie en hectares		% exploité	
	Existantes	Exploit.	Existantes	Exploitées	Nombre	Superficie
1913	624	264	539.145	326.347	42	60
(Sans la Moselle)						
1920	722	351	598.470	399.643	49	66
(Avec la Moselle)						
1929	704	234	583.082	312.424	33	54
(Avec la Moselle).						

La statistique des concessions par départements révèle des situations très inégales d'un département à l'autre. Les départements gros producteurs du Nord et du Pas-de-Calais ont un déchet inexploité très faible ; ensemble, sur 49 concessions 39 sont en exploitation. La Loire et le Gard, qui produisent chacun dix fois moins, comptent respectivement 67 et 58 concessions dont 34 et 15 en exploitation. Le pullulement des petites concessions, avec le plus gros déchet inexploité, atteint son comble dans la région alpestre. Savoie et Haute-Savoie, ensemble, exploitent 13 concessions sur 50, avec une production annuelle de l'ordre de 60.000 tonnes ; nous ferions des constatations analogues sur l'Isère, les Hautes et Basses-Alpes. Nous savons que dans toute cette région, les seuls bassins de quelque importance sont ceux du Drac (mines de la Mure) et des lignites de Manosque. La Moselle a trois grosses concessions exploitées, elle en a 91 autres en prospection ; dans son cas, il ne s'agit pas de déchet inexploité, mais plutôt de nombreux espoirs d'exploitation future encouragés par la richesse abondante d'un jeune bassin.

Au reste, la plupart du temps, les concessions abandonnées sont franchement inexploitables : gisements épuisés ou trop ingrats, prix de revient impossible. A l'époque de la grande disette de charbon en France, immédiatement après guerre, cette question des mines inexploitées et des mines à conditions difficiles avait suscité de vives controverses et de nombreux projets avaient vu le jour, qui se proposaient tous de ressus-

citer les morts. Le plus connu, le projet Durafour, s'en servait de plateforme pour réclamer la nationalisation des mines et l'institution d'un office national d'exploitation et de recherches minières (1).

M. Charlot, député, rapporteur de la proposition Durafour, au nom de la Commission des Mines (2), a été amené, à ce titre, à fournir d'intéressantes précisions sur le peu de valeur industrielle des exploitations abandonnées. Il a rappelé que, conformément à l'article 49 de la loi de 1810, la procédure de déchéance avait été engagée contre les exploitants défaillants. De 1891 à 1900, le Conseil d'Etat a prononcé la déchéance de 78 concessions: 23 furent adjugées pour 57.603 francs; 55 n'ont pas trouvé preneur. De 1900 à 1919, la déchéance a atteint 38 concessions: 14 ont été adjugées pour 61.939 francs, 24 n'ont pas trouvé preneur. De 1919 à 1925, la déchéance a été prononcée contre 6 concessions; toutes les 6 ont fait retour à l'Etat, aucun soumissionnaire ne s'étant présenté aux adjudications.

Ajoutons que la loi pénalise les concessionnaires défaillants; la loi de finances du 30 Décembre 1916 (art. 7) a porté à 5 francs par hectare la redevance fixe des mines inexploitées depuis plus de 10 ans, tandis que le taux normal est de 1 fr. M. Léon Perrier, Sénateur, estimait, d'ailleurs, à la même époque que l'ensemble des mines inexploitées ne pourrait pas produire plus de 100.000 tonnes de charbon vendable annuellement, dans de mauvaises conditions de prix de revient.

Aujourd'hui, bien entendu, personne ne cherche plus à rendre à la vie ces malheureuses exploitations abandonnées, les mines à conditions normales ayant déjà trop de peine elles-mêmes, à se défendre contre la concurrence étrangère. Les idées sont tout à l'opposé; on entend désormais condamner la dispersion des moyens et concentrer sur les mines les plus aptes tout l'effort productif. C'est la tendance qu'accuse, en Grande-

1. Proposition de loi n° 984 de MM. Durafour et Baron.

2. Documents parlementaires, Chambre des Députés, séance du 29 juin 1926, annexe n° 3.059.

Bretagne, le Coal Mines Act 1930, que l'Allemagne applique impitoyablement sous le décorum de la rationalisation et qui s'impose enfin, partout, par la force des choses.

2° Le nombre et la capacité des puits.

Le nombre total des puits en activité ou en préparation pour la France entière a varié comme suit :

	1913	1929	
		sans la Moselle	avec la Moselle
Puits en activité :	—	—	—
Extraction.....	359	367	386
Service	298	381	386
Puits en préparation	47	25	27

Ainsi, de 1913 à 1929, abstraction faite de l'adjonction de la Moselle à notre territoire, le nombre des puits d'extraction a peu varié, cependant que la production s'accroissait de 20 %. Le nombre des puits de service (aérage etc..) a augmenté de 85 unités, environ 30 % ; le nombre des puits en préparation a diminué de moitié.

Tout l'intérêt se concentre sur les puits d'extraction en activité.

La moyenne de la production annuelle par puits qui n'était que de 113.800 tonnes en 1913 se trouve portée, par suite des travaux d'approfondissement, de la concentration des chantiers, du développement de l'outillage mécanique, à 133.100 tonnes de 1929, Moselle exclue, ou 142.400 tonnes, Moselle inclusé. La productivité moyenne par puits a donc augmenté de 17 %.

La productivité moyenne des puits du Nord et du Pas-de-Calais reste constante aux environs de 172.000 tonnes par an. Le Nord et le Pas-de-Calais ne s'en classent pas moins toujours en tête des bassins français, seulement dépassés par la

Moselle, qui réalise la forte moyenne de 320.700 tonnes. Les bassins du Centre et du Midi viennent loin derrière avec une moyenne de 85.000 tonnes, chiffre bien faible, encore qu'il accuse un progrès de plus d'un quart sur la moyenne de 67.000 tonnes en 1913. Tous ces chiffres mesurent approximativement la puissance relative des différents bassins.

Avec sa moyenne de 142.000 tonnes par an et par puits, la France fait, en réalité, assez pauvre figure à côté de sa puissante voisine, l'Allemagne. Dans le bassin de la Ruhr, la moyenne de l'extraction annuelle sur 305 puits, s'est élevée à 405.200 tonnes en 1929, pour baisser ensuite à 360.871 tonnes en 1930 et 338.449 tonnes en 1931. Et, si l'on ne tient compte que des puits maintenus en activité, la moyenne est portée à 650.000 tonnes en 1929. Il est vrai que pour atteindre ce résultat, les mines de la Ruhr ont systématiquement diminué le nombre des puits en activité, pour reporter tout leur effort sur les puits les plus productifs : de 234 en 1913 et 264 en 1924, le nombre des puits en exploitation se réduit à 190 en 1929. C'est le processus connu de la rationalisation *négative*. Il aboutit à ce grave inconvénient de compromettre l'avenir en épuisant les meilleures ressources du gisement.

L'inégalité des conditions naturelles demeure, avant tout, la raison de notre infériorité vis-à-vis de la Ruhr. Nos puits sont aussi profonds et sont aussi bien équipés que dans la Ruhr. Mais, à l'exception de la Moselle, les gisements français sont moins riches. Dans le Pas-de-Calais, les plus larges veines n'ont que 1 m. 41 d'épaisseur (Liévin), la moyenne n'y est que d'un mètre et dans certaines mines on exploite encore des veines de 0 m. 30, alors que dans la Ruhr, les veines de 2 à 3 mètres d'épaisseur sont les plus courantes.

Nous faisons meilleure contenance vis-à-vis de la Grande-Bretagne, cependant magnifiquement dotée par la nature de gisements d'une abondance et d'une pureté incomparables. L'industrie houillère britannique perd une partie de ses avantages naturels dans un éparpillement de l'exploitation, celui-ci apparaissant peut-être comme la conséquence et la rançon de

ceux-là. Le mal a été dénoncé en 1925 par l'enquête de la Commission royale sur l'industrie houillère britannique, qui relevait 3.121 puits en 1913 et encore 2.718 en 1924. Depuis lors, et parallèlement à la concentration des entreprises opérée par les plans de fusions, un grand nombre de puits ont été fermés. En particulier, au cours des deux années 1929 et 1928, l'exploitation a cessé dans 540 puits. Avec les 2.000 puits restants, la moyenne d'extraction britannique demeure encore cependant inférieure à celle de la France.

3° Le nombre et l'importance des entreprises.

La concentration de la production en un nombre restreint de puits est éminemment favorable pour la concurrence. Les prix de revient s'en trouvent sensiblement réduits : 1° parce qu'appliqué aux portions les plus riches du gisement, l'effort ouvrier enregistre un meilleur rendement ; 2° parce que les frais généraux diminuent à proportion des fermetures de puits.

Mais il est bien certain que cette concentration de la production ne peut être obtenue qu'avec le régime de la grosse entreprise. Une entreprise n'exploitant qu'un puits consentira difficilement à le sacrifier pour le bien commun, même s'il est établi qu'il est le plus ingrat. Si donc, les petites entreprises sont en majorité dans un pays, il est chimérique d'y prôner une concentration de la production, avant d'avoir concentré les entreprises elles-mêmes. C'est bien ce qu'on a compris en Grande-Bretagne et l'idée même est à la base des nombreux plans de fusion élaborés depuis 1926.

L'industrie houillère française n'avait pas à porter remède à l'éparpillement qu'on combat aujourd'hui en Grande-Bretagne. Chez elle, en effet, la grosse entreprise est de tradition.

Le nombre des entreprises fournit, à cet égard, une première indication. En 1930, la statistique du Comité des houillères dénombrait, par bassin :

Nord et Pas-de-Calais	22 exploitations
Loire	11 —
Gard, Hérault, Bouches-du-Rhône	14 —
Tarn et Aveyron	6 —
Bourgogne et Nivernais	4 —
Bourbonnais et Auvergne	16 —
Alpes	15 —
Est (Haute-Saône-Ronchamp)	1 —
Lorraine	3 —
Divers (Vendée, Creuse, Dordogne)	3 —
Total	95 entreprises

En y ajoutant quelques petites exploitations négligées sous les divers et réparties entre la Loire et les bassins du Midi, on arrive à un total d'une centaine d'entreprises. Nous verrons plus loin, par comparaison avec l'étranger, que ce nombre n'a rien d'exagéré.

Mais la concentration apparaîtra encore mieux en groupant les entreprises d'après leur taille (extraction nette annuelle) et en indiquant la part de chaque catégorie dans la production totale en 1930 :

Taille des entreprises (extraction nette annuelle)	Nombre d'entreprise (environ)	Extraction annuelle	
		millions de tonnes	% du total
Moins de 200.000 tonnes	67	4,4	8,0
200 à 400.000 —	10	2,5	4,6
400 à 600.000 —	5	2,3	4,1
600 à 1.000.000 —	5	3,8	6,9
1 à 2 millions —	5	7,3	13,3
2 à 3 millions —	3	6,9	12,6
Plus de 3 millions	8	27,8	50,5
	103	55,0	100,0

Ainsi, plus des trois quarts de l'extraction est fournie par des entreprises produisant chacune plus d'un million de tonnes par an. Les petites entreprises, les moins de 200.000 tonnes, ne représentent ensemble que 8 % de l'extraction totale.

La concentration est particulièrement poussée dans le bassin du Nord et du Pas-de-Calais, où se trouvent les plus grosses compagnies. Courrières et Anzin ont dépassé, cha-

cune, les 4 millions de tonnes en 1930 et Anzin atteignait encore ce niveau en 1931. Dans la catégorie de 3 à 4 millions de tonnes, 5 compagnies : Lens, Aniche, Bruay, Marles, Nœux. Dans celle de 2 à 3 millions, une compagnie : Béthune. Quatre autres compagnies produisent encore plus d'un million de tonnes. Les douze compagnies, ensemble, concentrent 95 % de la production totale du bassin.

La tendance à la concentration dans le bassin du Nord et du Pas-de-Calais s'est manifestée depuis la guerre par la disparition de plusieurs compagnies, leurs exploitations ayant été réunies à de plus grandes. Ainsi, Lens a absorbé Meurchin, Aniche s'est agrandie de Flines, Marles de Ferfay et de Cauchy, Drocourt ne fait plus qu'un avec Vicoigne et Nœux sous la dénomination nouvelle : Vicoigne-Nœux-Drocourt.

En Lorraine, trois grosses compagnies seulement : Sarre et Moselle a extrait plus de 3 millions de tonnes en 1930, Petite Rosselle plus de 2 millions et la Houve 900.000. Le récent affermage de la Houve à Sarre et Moselle met désormais l'exploitation du bassin lorrain entre les mains de deux seules entreprises : l'avant-dernier terme de la concentration intégrale.

En Bourgogne et Nivernais, l'importante compagnie de Blanzay concentre près de 90 % de la production du bassin, et dépasse encore les 2 millions de tonnes par an.

Dans la Loire, où l'exploitation se répartit entre une douzaine d'entreprises, quatre d'entre elles seulement débitent 85 % de l'extraction. Encore leur nombre se réduit-il à trois, depuis le passage des houillères de Saint-Etienne sous le contrôle de la Compagnie des Mines de la Loire.

Dans les autres bassins, la dissémination même des gisements est un obstacle naturel à une concentration plus avancée, non qu'il n'y ait encore des compagnies assez importantes, toutes proportions gardées.

Pour le détail des chiffres par compagnie, on se reportera aux tableaux contenus dans l'*Annuaire du Comité central des Houillères de France*.

4° La concentration comparée avec l'étranger.

BELGIQUE.

Pour une production cependant deux fois moindre, la Belgique compte 120 exploitations, contre une centaine en France.

Dans le Hainaut (Mons, Centre et Charleroi), principal bassin belge, on relève 60 entreprises d'une taille moyenne de 300.000 tonnes, alors que notre bassin du Nord et du Pas-de-Calais, *prolongement naturel* de celui du Hainaut, est exploité seulement par 22 entreprises, mais d'une taille moyenne de 1.500.000 tonnes. De part et d'autre de notre frontière du Nord, répondant aux mêmes conditions géologiques, la taille des exploitations est quintuplée en faveur de la France. A cet égard, l'avantage de l'industrie française sur sa concurrente belge est incontestable, et il est dû uniquement à une meilleure organisation.

ALLEMAGNE (Ruhr).

Une soixantaine d'entreprises exploitent le bassin de la Ruhr, où sont concentrés environ les trois quarts de la production houillère allemande. Une seule entreprise, les Vereignite Stahlwerke, contrôle près du quart de la production du bassin ; une quinzaine de Konzerne en contrôlent ensemble les neuf dixièmes.

Voici, pour 1929, année de production maxima, les chiffres relatifs aux plus puissantes sociétés :

Vereignite Stahlwerke	28,5 millions de tonnes (23,1 %)
Bergfiskus (1)	10,0
Krupp	8,2
Harpen	8,0

1. Mines domaniales de l'Etat prussien.

Venaient ensuite 6 entreprises, avec plus de 4 millions de tonnes chacune : Hoesch (Köln-Neuessen). Gelsenkirchener, Rheinische Stahlwerke (Rheinstahl). Gutehoffnungshütte ou G. H.H. (Haniel). Stinnes. Klöckner.

Ensemble, ces 10 sociétés ont contrôlé, au cours de cette même année 1929, plus de 85 millions de tonnes sur les 123 millions de tonnes extraites de la Ruhr, soit environ 70 %. Avec les autres entreprises des Konzerne Haniel, Stumm Mansfeld, Mannesmann, Lothringen et Essener Steinkohlen, on arrive à 90 %.

Nulle part en Europe, l'effort de concentration ne s'est épaulé avec autant d'envergure que dans la Ruhr, mais nulle part aussi n'existe un bassin s'y prêtant mieux par son unité compacte.

GRANDE-BRETAGNE.

A l'opposé, la Grande-Bretagne offre encore, quoique dans une mesure très atténuée depuis quelques années, l'exemple du morcellement des entreprises. Les origines très anciennes de l'industrie houillère britannique, le régime minier attribuant la propriété des mines au propriétaire du sol, sont parmi les causes de cet état de choses.

Le rapport de la Commission royale de 1925 résumait ainsi, dans son tableau 5, page 54, la répartition de 613 entreprises :

Taille des entreprises (extraction annuelle en 1.000 long tons) (1)	Nombre d'entreprises	Extraction annuelle		% français (1929)
		millions de tonnes	% total	
Moins de 200	317	27,4	12,7	8,0
200 à 400	126	36,4	16,9	4,6
400 à 600	72	35,1	16,3	4,1
600 à 1.000	48	37,1	17,3	6,9
1.000 à 2.000	42	56,3	26,2	13,3
Plus de 2.000	8	22,7	10,6	63,1
Totaux	613	215,0	100,0	100,0

1. 1 long ton = 1016 kgr.

Cependant le tableau est incomplet. Il néglige une production annuelle de l'ordre de 30 millions de tonnes et il ne fait mention que de 613 entreprises sur les quelque 1.400 placées en 1924 sous le contrôle de l'Administration britannique. La différence provient des toutes petites mines employant 10 ouvriers ou moins, des entreprises non adhérentes à la Mining Association et de celles qui, tout en faisant partie de cette Association, ne lui ont pas fourni de compte rendu, ainsi que 234 mines métalliques qui n'extraient pas de houille ou n'en extraient qu'à titre accessoire.

A peu près en nombre égal à celui des entreprises ayant contribué à la confection du tableau, pour une production sept fois moindre, il est évident que les entreprises charbonnières négligées viendraient surtout grossir les rangs des petites entreprises, plus spécialement ceux des moins de 200.000 tonnes. Par conséquent, les observations que nous pouvons faire sur le tableau, dans le sens de l'éparpillement de la production, seraient-elles vérifiées, *a fortiori*, si nous disposions d'une statistique complète des houillères britanniques.

Revenons au tableau.

En négligeant la différence de 16 kgr. entre la long ton et la tonne métrique, on rapprochera les chiffres des deux dernières colonnes, et l'on observera que les exploitations britanniques supérieures à 2 millions de tonnes ne représentaient, en 1925, que 10,6 % de la production, contre 63,1 % en France. La part des petites exploitations, inférieures à 400.000 tonnes, était de 29,6 % en Grande-Bretagne, contre 12,6 % en France. Or, ce sont précisément les résultats propres à ces petites installations, d'une taille inférieure à 200.000 tonnes, qui grevaient le bilan de l'industrie houillère britannique, ainsi que le faisait apparaître le même rapport, pour le premier semestre 1925 :

Taille des entreprises en 1.000 long tons	Rendement par ouvrier en cwt (1)	Résultats par tonne (+ gain : - perte) en shilling
Moins de 5.....	12,78	— 8,50
5 à 200	16,22	— 1,21
200 à 400	17,05	— 0,78
400 à 600	18,34	— 0,14
600 à 800	18,86	— 0,24
800 à 1.000	18,68	— 0,13
1.000 à 2.000	19,66	+ 0,28
Plus de 2.000	19,76	+ 0,28
Moyenne d'ensemble	18,32	— 0,25

Une analyse très poussée de tous les facteurs qui militent en faveur de la concentration de la production dans de grandes entreprises, nous est présentée par le rapport (pp. 49 et 50), appuyée en partie sur l'expérience offerte, dès l'époque, dans le Sud Yorkshire, par la Doncaster Collieries Association, étendant son contrôle sur une production annuelle de 5 à 6 millions de tonnes.

Depuis 1925, les recommandations de la Commission Herbert Samuel sont passées dans la loi anglaise. Le Mining Industry Act 1926 a entériné l'idée des plans de fusion. Le Coal Mines Act 1930 (II^e partie) lui a donné une forme positive, en instituant la Commission de Réorganisation des charbonnages, avec pouvoir de prendre l'initiative de fusions d'entreprises et d'aider à ces fusions. Vingt-six plans de fusion ont ainsi été élaborés, qui englobent environ le cinquième de la production britannique (314 puits, 212.000 ouvriers). Dans le Sud du Pays de Galles, suivant une étude publiée par le *Colliery Guardian*, dans ses numéros des 6 et 13 mai 1932, et reproduite, dans ses données essentielles, par la *Revue de l'Industrie Minérale* (n° 281, 1^{er} septembre 1932), près des quatre cinquièmes de la production des mines du Sud du Pays de Galles sont dès maintenant concentrées dans six grandes entreprises :

1. 1 cwt = 50 kg 8.

	Production 1930 (en millions de long tons)
Powell Duffryn C ^o Ltd	10,0
Welsch Associated Collieries Ltd.....	10,0
Ebbw Vale Steel (Iron and coal) C ^o Ltd	5,25
Amalgamated Anthracite Collieries Ltd.....	4,0
Ocean Coal	3,5
Tredegar (Iron and Coal) C ^o Ltd.....	3,0
	35,75
Sur une production totale de	45,1

D'autres mines placées sous un contrôle unique, comme celui de Cory and Sons, réalisent aussi la concentration. Aussi peut-on dire qu'actuellement, l'industrie houillère du Pays de Galles a pratiquement achevé sa réorganisation.

En fait de concentration, la France n'a rien à envier à l'étranger. La concentration s'y trouvait accomplie avant même qu'on en mit l'expression à la mode sous l'invocation du rationalisme.

Proportionnellement à l'importance de ses bassins, compte tenu aussi des obstacles naturels qu'oppose à la concentration, la dispersion géographique de la production du Nord au Midi, des entreprises de l'ordre de 2 ou 3 millions de tonnes pour le Nord et l'Est, ou approchant le million dans le Centre et le Midi, sont véritablement de grosses entreprises.

Faut-il aller plus loin, faut-il concevoir et préconiser des entreprises plus importantes, de l'envergure des Konzerne de la Ruhr ou des derniers « Amalgamated » anglais ? Nous ne pensons pas que ce soit opportun.

Du point de vue commercial, on peut sans doute souhaiter plus d'unité d'action par bassin ou par groupe de bassins, mais *l'action collective*, librement consentie et respectant l'autonomie de chaque entreprise, nous semble encore offrir le moyen le plus sûr pour progresser utilement dans cette voie. Des ententes, comme les Conventions de débit de 1931 et 1932 viennent d'en consacrer le principe, réalisent la coordination sur le plan national, dans ce que l'intérêt collectif requiert de discipline nécessaire.

Mais c'est dans le domaine technique et social que s'exerce surtout le rôle particulier de l'entreprise. Quelle que soit l'aide que lui apportent aujourd'hui les organismes collectifs, *l'action personnelle du chef* demeure essentielle dans ce domaine.

Il convient donc de limiter les dimensions de l'entreprise à celles que l'action personnelle du chef peut raisonnablement embrasser. Or, à cet égard, tant la complexité croissante des problèmes techniques posés par l'exploitation des mines, la préparation et l'élaboration des combustibles, l'utilisation des sous-produits, que le souci d'apporter toujours plus d'attention aux questions ouvrières, paraissent bien fixer des limites assez proches de celles qu'ont atteintes les principales entreprises françaises. L'expérience de la Sarre ne démentira pas cette opinion.

5^e L'organisation corporative.

A) LE COMITÉ DES HOUILLÈRES.

Au sommet de l'organisation corporative, les propriétaires des houillères ont placé une association centrale, dénommée : *Comité central des Houillères de France*. Constitué en 1892, sous le régime de la loi du 21 mars 1884, le Comité des Houillères a pour objet l'étude et la défense des intérêts communs de l'industrie houillère française. Il forme le pendant, en France, de la Mining Association anglaise et du Berghau Verein d'Essen (Verein für die Bergbaulichen Interessen).

Le Comité des Houillères est le porte parole autorisé de l'industrie houillère en France. Ses représentants figurent au Conseil National économique, à la Confédération Générale de Production française et dans tous les organismes qui cherchent à opérer la synthèse des grands intérêts nationaux. C'est vers lui qu'affluent, bien naturellement, les questions qui nécessitent une action collective auprès des Pouvoirs publics, comme c'est lui que consultent, à leur tour, les Pouvoirs publics, pour toutes enquêtes sur l'industrie houillère.

L'organisation des commissions et des services du Comité fournit une première vue des branches dévolues à son activité. A côté du Secrétaire Général, la présence d'un délégué pour les Services de main-d'œuvre et les questions sociales, prouve la haute importance qu'attache, à si juste titre, l'industrie houillère française à tout ce qui concerne l'homme et l'ouvrier. Un service technique, un service de législation et de contentieux, un service économique et des publications marquent les trois directions de l'action collective.

Très attendu et très commenté, le rapport du Comité à son Assemblée générale présente, chaque année, un résumé de la situation et des principales préoccupations de l'industrie houillère française.

L'action du Comité est essentiellement d'étudier, de renseigner, de conseiller et de guider. Elle ne pénètre pas le domaine commercial : les exploitants conservent leur initiative et leur responsabilité individuelles. Pas davantage, le Comité ne s'immisce dans la conduite intérieure des exploitations. Il n'intervient aucunement dans les pourparlers relatifs aux salaires qui mettent seulement en présence des organisations régionales : groupement régional des exploitants, d'une part, syndicats ouvriers ou fédération régionale de ces syndicats, d'autre part.

B) LES COMITÉS RÉGIONAUX.

C'est précisément pour la question des salaires et plus généralement pour se concerter à l'égard de tous les problèmes particuliers à leur bassin ou groupe de bassins, que les exploitants se sont également groupés en Comités régionaux. A ce type se rattachent :

La Chambre des houillères du Nord et du Pas-de-Calais, à Douai.

La Chambre des houillères de la Loire, à Saint-Etienne.

La Chambre des houillères de l'arrondissement minéralogique de Toulouse (Mines du Tarn et de l'Aveyron), à Rodez.

Le Comité régional des houillères du Centre, à Clermont-Ferrand.

Le Comité régional des houillères de l'arrondissement minéralogique d'Alès, à Alès.

L'Association minière d'Alsace et de Lorraine, à Metz.

L'Association minière du Sud-Est (lignites), à Marseille.

Le Groupement des houillères des Alpes, à Grenoble.

Les comités régionaux du Centre et du Midi ont, en outre, formé entre eux une Fédération qui se superpose à chacun d'eux et dont le siège est établi à Lyon.

6° L'organisation commerciale.

Le principe traditionnel de l'industrie houillère française en matière commerciale, est celui de l'indépendance de chaque producteur, qui fixe à son gré ses prix de vente et assure, par ses propres moyens, le placement de ses produits.

En vain, chercherait-on, même à travers les tendances toutes récentes, une franche orientation vers le Cartel des ventes du type Kohlen Syndikat, ou seulement vers des comptoirs du type des comptoirs métallurgiques français. Nous pensons cependant qu'avec les adaptations et les étapes nécessaires, une saine compréhension de l'économie générale doit conseiller un effort de discipline collective dans ce sens. Nous y reviendrons dans la sixième partie, à propos des remèdes à la crise.

Jusqu'en 1932, l'action collective en matière commerciale s'est bornée à quelques réalisations timides qui ont laissé à peu près intacte la liberté des producteurs.

On s'est généralement limité dans chaque bassin à des ententes de principe au sujet des tarifs de vente. On y a d'ailleurs été naturellement conduit par la relation étroite qui s'établit entre le salaire et le prix de vente du charbon, ainsi que nous le ferons apparaître plus loin, dans la quatrième partie. Le souci de la stabilité et de l'uniformité des salaires, à l'intérieur d'un même bassin, y entraînait donc aussi celui de la stabilité et de l'uniformité des prix de vente, ceux-ci

conditionnant ceux-là. Suivant les bassins, ces ententes de principe au sujet des tarifs de vente, ont pris une forme plus ou moins précise.

Dans le Nord, l'instrument des ententes a été le *Comptoir d'expansion des mines du Nord et du Pas-de-Calais*, établi à Douai, nom nouveau d'un organisme fonctionnant déjà avant la guerre sous l'appellation : Office de Statistique. Mais le nom ne fait rien à la chose, et il ne faudrait pas supposer que, rajeuni par un titre plus vivant, l'organisme ait vu beaucoup accroître ses attributions. Il continue de rassembler des statistiques et son rôle, en matière commerciale, se borne à « constater » les prix que les compagnies s'engagent à pratiquer. L'engagement des compagnies, qui n'est assorti d'aucune sanction, demeure purement moral.

En « constatant » les prix, le Comptoir ne fait d'ailleurs qu'homologuer une entente intervenue entre les représentants des compagnies, d'après l'état de la concurrence dans les différentes zones. Aussi bien les conditions changeantes de la concurrence continuent-elles de s'imposer; c'est toujours à elles, en définitive, que doivent s'ajuster les prix de vente des compagnies.

La complexité même du tarif homologué, avec ses nombreuses subdivisions, formant un gros cahier, ajoute encore au caractère relatif des engagements qui s'attachent à son observation. Qui trop embrasse mal étreint. Un tarif ne peut être respecté quand il est trop long et trop compliqué, quand il veut prévoir tous les cas d'espèces, partout et dans toutes les sortes. Pour devenir obligatoire, un tarif doit être nécessairement bref, simple, précis.

Malgré les reproches qu'elle encourt, la mercuriale de Douai n'en a pas moins contribué à une certaine uniformité des conditions générales de vente et à l'apaisement des rivalités intestines dans le bassin du Nord et du Pas-de-Calais. Par la large publicité conférée aux tarifs, les transactions se sont trouvées éclairées et le marché y a gagné en stabilité comme en loyauté. Ce sont déjà des avantages fort appréciables en eux-mêmes.

En 1928, les Mines de la Moselle ont mis sur pied une organisation plus hardie, par la création à Metz de la *Société des ventes des charbons lorrains*, en abrégé C.H.A.R.L.O.R. qui assure désormais l'écoulement de la presque totalité des charbons lorrains dans la région de l'Est. La formule est nettement inspirée du Kohlen Syndikat, avec la même distinction d'une zone intérieure à monopole (unbestrittenesgebiet) et d'une zone extérieure libre (bestrittenesgebiet).

Mais la portée de la réalisation est amoindrie par cette circonstance que le bassin de la Moselle ne comprend que trois charbonnages, ne formant plus d'ailleurs que deux exploitations distinctes, depuis la récente amodiation de la Houve à Sarre et Moselle (1930). L'entente à trois, réduite à deux, est évidemment plus facile à nouer et à maintenir qu'entre un grand nombre de participants. C'est pourquoi, si le cas de C.H.A.R.L.O.R. peut être cité en exemple aux autres bassins, il ne suffit pas à lui seul pour dégager une tendance générale. Il est trop fragmentaire et trop spécial. Son intérêt propre, du point de vue économique, n'est pas en cause.

La crise que subissent les charbonnages français depuis 1930 aura eu, du moins, cette conséquence d'orienter les esprits vers la nécessité d'observer un minimum de discipline collective. Ce mouvement s'est manifesté par les deux importantes conventions de débit de 1931 et 1932, au sujet desquelles nous nous étendrons plus longuement par la suite (VI^e partie). Pourtant, les conventions n'impliquent aucunement l'intervention d'un nouvel organisme sur le marché des charbons. Les compagnies restent chargées, ainsi qu'autrefois, du placement de leurs produits; seulement, elles acceptent, pour le bien commun, certaines limitations à leur liberté d'action commerciale.

CHAPITRE V

L'exploitation et l'outillage.

1° La valorisation de l'effort humain.

Dans le travail minier, l'efficiencia de l'effort humain dépend surtout de trois facteurs :

La facilité naturelle du gisement ;

L'organisation du travail ;

L'état de l'outillage.

On ne peut modifier les données de la nature et il faut prendre le gisement tel qu'il est. On peut, par contre, agir sur les deux autres facteurs. Bien conduite par un chef et des ingénieurs compétents, assurée des capitaux nécessaires pour parfaire son équipement, l'entreprise moderne valorise l'effort humain.

Ni la direction, ni les capitaux n'ont manqué aux houillères françaises. A l'égal des entreprises étrangères les plus évoluées, elles ont su tirer parti de tous les progrès techniques pour seconder utilement l'ouvrier. L'ouvrier français n'a personne à envier sous ce rapport.

Il ne nous appartient pas de faire l'éloge du personnel de la Direction des entreprises. D'autres s'en sont chargé et c'est une opinion unanime, fort répandue même à l'étranger, que nous rapportons en hommage à la qualité morale et la haute valeur technique des cadres de notre industrie. Aux prises avec les difficultés naturelles de gisements plus ingrats, nos

ingénieurs ont obtenu des résultats qui ont suscité une légitime admiration. A leur actif, il faut mentionner, au cours de ces dernières années, tout le travail de *rationalisation positive*, en particulier l'amélioration des méthodes d'exploitation en vue de la concentration des chantiers. Nous développerons spécialement ce point dans le paragraphe suivant.

Le régime de la grosse entreprise a sa part du mérite, les grosses entreprises pouvant plus aisément que les petites recruter des états majors compétents. De même, c'est la grosse entreprise qui a permis cette abondance relative des capitaux pour le fonds de perfectionnement de l'outillage minier. La comparaison avec la Grande-Bretagne, où le pullulement des petites mines a été de règle jusqu'en ces derniers temps, sera pleinement démonstrative à cet égard.

Nécessaire, sans doute, la grosse entreprise n'eût pas suffi pourtant à rassembler les capitaux, ni à en assurer le meilleur emploi, si l'esprit de prévoyance n'avait depuis longtemps animé la gestion même des entreprises et si celles-ci n'avaient disposé, l'heure venue, d'hommes au jugement assez sûr pour diriger l'investissement des capitaux vers les emplois techniquement et économiquement les plus productifs.

Nous allons voir à présent, avec quelques détails, les contributions récentes les plus importantes à la valorisation du travail de l'ouvrier, obtenues grâce au concours du capital et à l'initiative du personnel dirigeant.

2° L'amélioration des méthodes d'exploitation.

Le développement des grandes tailles est caractéristique de la concentration des chantiers. C'est un des éléments essentiels de la rationalisation positive.

La statistique annuelle du Pas-de-Calais permet de vérifier avec quelle ténacité on s'est appliqué, dans ce bassin, à l'effort de concentration.

L'exploitation par grande taille ne fournissait, en 1926, que

18,8 % de l'extraction ; le pourcentage s'élève rapidement à 27,6 % en 1928, à 35,8 % en 1929, à 43,3 % en 1930 et à 51,9 % en 1931. Dès maintenant donc, plus de la moitié de l'extraction provient des grandes tailles. Le restant se répartit entre les tailles ordinaires et les différents autres modes d'exploitation, comme le montre le tableau ci-après :

	1929	1930	1931
	(% de la production brute)		
Mode d'exploitation :			
Grandes tailles, chassantes ou montantes	35,8	43,3	51,9
Tailles ordinaires { chassantes	46,0	39,1	28,6
montantes	11,1	10,8	9,8
Traçages	3,7	3,8	5,8
Tranches horizontales	0,8	0,6	0,9
Exploitations en dressant	2,6	2,4	3,0
	100	100	100

L'exploitation par grandes tailles n'est pas partout également possible. Elle a surtout progressé à Bruay, Lens et Courrières ; à Bruay, plus de 3 millions de tonnes ont été extraites des grandes tailles en 1931.

L'exploitation par petites tailles, chassantes ou montantes, est abandonnée à mesure que se développe l'exploitation par grandes tailles. Les petites tailles montantes sont encore utilisées principalement par Lens, qui en extrait 1.362.000 tonnes en 1931.

Les tranches horizontales ne sont plus utilisées que dans des cas exceptionnels (crochons et grandeurs, à Liévin et Courrières). Noeux, surtout (388.000 tonnes), pratique encore l'exploitation en dressant.

En Lorraine, l'exploitation par grandes tailles progresse de 23 % en 1927 à 37 % en 1930.

3° La mécanisation de l'abatage.

L'extension de l'abatage mécanique se mesure au pourcentage de la production abattu au moyen d'outils mécaniques.

En 1931, le pourcentage atteint 91,7 % dans le Nord et 80,5 % dans le Pas-de-Calais. Dans certaines mines, la presque totalité de l'extraction est abattue mécaniquement : Lens 97,5 %.

La Moselle n'accuse encore, pour sa part, que 53,9 % (1930), mais son cas, très particulier, mérite d'ailleurs une explication. L'abatage à l'explosif ou tir des mines, ou minage au charbon, y trouve un emploi exceptionnel, en raison de la dureté des veines de charbons flambants. De fait, 43 % de la production y sont abattus à l'explosif. Pour l'ouvrier, l'abatage à l'explosif présente les mêmes avantages que l'abatage mécanique ; son travail est également facilité.

Le minage au charbon s'emploie aussi, sur une assez grande échelle, dans les mines à charbons flénus de l'Ouest du bassin du Pas-de-Calais (Bruay, Marles). Six pour cent de la production du Pas de-Calais sont abattus par ce moyen, alors que le Nord y a très peu recours. Cette différence compense celle de l'abatage mécanique entre les deux départements.

Le développement de l'abatage mécanique dans les différents pays se présente comme suit :

	1913	1927	1930	1931
	(% de la production abattu mécaniquement)			
France { Nord	2,5	70	88	91,7
France { Pas-de-Calais	4,2	65	75	80,5
Ruhr	5	82	94	
Grande-Bretagne	4	23	31	35
Belgique	10	81	91	

Les Etats-Unis abattaient mécaniquement 77,5 % en 1930.

La France se classe sensiblement avant eux, suivant de près la Belgique et la Ruhr et laissant loin derrière elle la Grande-Bretagne, qui abat encore à la main la plus grosse partie de sa production.

Cependant, il faut bien se rendre compte des limites que rencontre l'abatage mécanique. Ces limites varient d'ailleurs de pays à pays, suivant la nature des roches et la largeur des veines. Dans des veines larges, abondantes, on peut employer des haveuses ; c'est le cas pour la Ruhr, pour l'Ecosse, ainsi

que pour la Moselle. Quand le gisement est plus ingrat, qu'il n'offre pas de panneaux réguliers à l'action intense et brutale des haveuses, l'emploi de ces grosses machines est à rejeter. Il faut se rabattre sur les outils individuels, sur le marteau-piqueur. Tel est généralement le cas des bassins français.

Dans des exploitations plus ingrates encore, le souci même de ménager les ressources du gisement conduit à écarter absolument tout système d'abatage mécanique. Ce n'est plus une question d'initiative et de moyens financiers qui limite la mécanisation de l'outillage, c'est la nature même du gisement. Au reste, dans certaines mines à roche très tendre, spécialement dans les couches de charbons demi-gras, les équipes dotées de marteaux-piqueurs en négligent elles-mêmes l'emploi, l'abatage à la main leur paraissant aussi facile.

Voilà un ensemble de considérations qui montrent qu'à son pourcentage actuel de mécanisation, la France est bien près d'avoir réalisé le maximum et que, toutes choses égales, nous sommes aussi avancés que dans la Ruhr.

4^o L'outillage.

Dans le Nord et le Pas-de-Calais, la mécanisation de l'abatage résulte de la mise en service d'un nombre croissant de marteaux-piqueurs :

	1913	1922	1927	1931
Nord.....	195	552	6.207	9.178
Pas-de-Calais	1.392	2.870	18.320	21.955
	<u>1.587</u>	<u>3.422</u>	<u>24.527</u>	<u>31.133</u>

Le marteau-piqueur est l'outil le plus répandu. Cependant, pour le travail au rocher, on utilise aussi 5.896 marteaux perforateurs dans le Pas-de-Calais (contre 1.878 en 1913) et 3.310 dans le Nord.

Les haveuses sont peu employées ; elles ne conviennent pas au gisement pour les raisons générales déjà exposées. On en a pourtant fait l'essai dès 1900 : 20 appareils étaient alors en ser-

vice dans le Pas-de-Calais et leur nombre fut même porté à 50 en 1905. L'essai fut peu encourageant ; avec les 50 engins de 1905, on n'abatit que 100.000 tonnes. Un nouvel essai fut tenté après la guerre, et l'on a noté jusqu'à 30 nouveaux appareils en fonctionnement dans le Pas-de-Calais, en 1926. Depuis lors, on a de plus en plus tendance à en délaisser l'emploi. Les 12 haveuses du Pas-de-Calais, qui restaient en service en 1931, n'ont pas abattu 20.000 tonnes. Dans le Nord, il n'en existe aussi qu'un très petit nombre : 7 en 1931.

Haveuses à chaînes ou à barre, percutantes ou ripantes, sont presque exclusivement mues à l'air comprimé. L'emploi de l'énergie électrique nécessite, en effet, des installations fixes incompatibles avec le peu d'importance des panneaux réguliers qu'offre le gisement. Ostricourt qui employait encore 2 haveuses électriques les a abandonnées, pour cette raison, en 1931.

LOIRE.

La progression de l'outillage mécanique dans les Mines de la Loire ressortira suffisamment des chiffres de 1930 comparés à ceux de 1920.

	1920	1930
Marteaux piqueurs.....	291	971
Marteaux perforateurs	429	692

MOSELLE.

Les 53,9 % de l'extraction abattus mécaniquement en 1930 se décomposaient en :

47,2 % abattus au moyen des haveuses.

6,7 % abattus au moyen des marteaux-piqueurs.

Ainsi est mise en évidence la place faite par les mines de la Moselle à l'emploi des haveuses. Leur nombre s'accroît d'année en année, ainsi d'ailleurs que celui des marteaux-piqueurs :

	1927	1930
Haveuses	897	1.052
Marteaux piqueurs.....	548	801

5° Le transport mécanique du charbon.

Dans le Pas-de-Calais, pour le transport du charbon dans les grandes tailles où l'on ne pratique pas le roulage, on avait installé, en 1921, 2.179 couloirs oscillants à moteurs ou convoyeurs en taille, contre 1.473 en 1928. Pour l'évacuation en voies inclinées, on utilisait 3.750 treuils à air comprimé et 38 électriques.

Pour le transport en voie de niveau, les nouvelles berlines sont à rouleaux ou à billes, en proportion de 30 % dans le Pas-de-Calais et de 35 % dans le Nord, sur le nombre total des berlines en service en 1931. De nombreuses transformations d'essieux sont en cours ou à l'étude, dans les compagnies, pour moderniser les berlines de type ancien.

Le roulage est encore assuré par des chevaux, en majorité dans le Nord (1.520 au fond) et en grande partie dans le Pas-de-Calais (3.017). Mais l'emploi des chevaux est en régression et des efforts sérieux sont déjà entrepris afin de développer la traction mécanique. Le tracteur électrique à accumulateurs, après avoir fait ses preuves à Lens et à Marles, s'est déjà rapidement répandu. Dans l'ensemble du Nord et du Pas-de-Calais on recensait en 1931 : 94 locomotives électriques et 65 locomotives à air comprimé. Pour le Pas-de-Calais seul, le nombre total des locomotives en service est passé de 65 en 1927 à 107 en 1931, en augmentation des deux tiers.

Enfin, toujours pour le Pas-de-Calais, 28 trainages {mécaniques sont installés à Drocourt, Courrières, Lens, Liévin, Bruay et Noeux, contre 10 seulement en 1927.

Dans la Moselle, de gros progrès ont également été accomplis depuis une dizaine d'années, plus encore peut-être que dans le Nord et le Pas-de-Calais. La longueur totale des cou-

loirs oscillants, pour le transport du charbon dans les grandes tailles, y est passée de 7 kilomètres en 1922 à 21,3 en 1930.

6° L'air comprimé.

La force motrice utilisée pour actionner les engins mécaniques est celle de l'air comprimé.

Parallèlement à la multiplication des marteaux-piqueurs et autres appareils mécaniques, on a donc enregistré une augmentation des compresseurs, en nombre comme en puissance.

Pour les mines du Pas-de-Calais, la progression se marque par les chiffres suivants :

	Puissance en 1.000 kw.		
	1913	1922	1930
Compresseurs à vapeur	30,4	11,2	14,2
Compresseurs électriques	4,8	30,4	84,9
Ensemble.....	35,2	41,6	99,1

La puissance totale des compresseurs a presque triplé ; celle des compresseurs électriques est vingt fois celle d'avant-guerre.

Pour l'ensemble du Nord et du Pas-de-Calais, la puissance des compresseurs totalise 126.000 kilowatts en 1930.

Longueur des canalisations d'air comprimé, installées pour l'alimentation des travaux du fond, y compris les colonnes des puits (situation en décembre 1931) :

	En kilomètres	
	haute pression	basse pression
Nord.....	15	1.178
Pas-de-Calais	8	2.491
	23	3.669

7^o L'électrification du matériel.

Nous venons de voir, sur les compresseurs, un premier exemple d'électrification du matériel.

Un second exemple nous est offert par les machines d'extraction. Il suffit de mettre en regard, avant la guerre et aujourd'hui, le nombre de machines d'extraction, fonctionnant d'une part à la vapeur, d'autre part à l'électricité. Voici les chiffres pour les mines du Pas-de-Calais :

	1900	1913	1922	1930
Nombre de machines d'extraction :				
à vapeur	95	115	60	35
électriques	»	26	66	126
Total	95	141	126	161

(En milliers) :

Les machines à vapeur sont manifestement en voie de disparition. A mesure qu'elles sont mises hors d'usage, elles sont remplacées par des machines électriques.

L'électrification porte également sur la traction au fond, avec la mise en service de tracteurs électriques toujours plus nombreux, ainsi que sur l'éclairage fixe au fond, comme nous le montrerons dans le paragraphe suivant.

Les canalisations d'électricité installées au fond dans les mines du Pas-de-Calais, développaient, au 31 décembre 1931, une longueur totale de 55 kilomètres pour la haute tension, 83 pour la basse tension.

8^o L'éclairage.

A) L'ÉCLAIRAGE FIXE COLLECTIF.

Dans toutes les exploitations se poursuit l'exécution des programmes d'éclairage électrique. L'amélioration de l'éclairage apparaît, en effet, non seulement comme une facilité nouvelle

donnée à l'ouvrier pour l'accomplissement de sa tâche, mais encore comme une mesure très utile pour la prévention des accidents et la lutte contre le nystagmus, maladie professionnelle, qui serait précisément imputable à un éclairage insuffisant.

Presque partout, déjà, on a équipé électriquement les recettes du fond et les grandes voies de roulage. Le rapport des mines du Nord, pour sa part, signale en outre qu'en 1931, on a mis en service des lampes turbinaires pour l'éclairage des chantiers importants, des recettes de plans ou de bures, souvent également dans les bowettes en traçage, et que les résultats obtenus ont été jugés très satisfaisants. Toujours pour le Nord, 5.223 lampes électriques fixes se trouvaient installées au 31 décembre 1931 dans les recettes du fond et galeries de roulage.

Souvent pratiqué, le chaulage des galeries (badigeonnage à la chaux des parois) augmente encore l'efficacité des dispositifs d'éclairage.

B) L'ÉCLAIRAGE PORTATIF INDIVIDUEL.

Au 31 décembre 1931, les lampes portatives en service dans les mines du Nord et du Pas-de-Calais, étaient au nombre de :

Lampes de fond (<i>en milliers</i>)	Nord	Pas-de-Calais	Ensemble
Lampes à flamme	17,2	45,2	62,4
Lampes électriques	30,4	72,6	103,0
	<u>47,6</u>	<u>117,8</u>	<u>165,4</u>
<i>(En milliers) :</i>			
Nombre d'ouvriers au fond	36,5	90,9	126,5

La comparaison avec le nombre d'ouvriers montre que le personnel du fond est largement pourvu de lampes.

Toutes les lampes à flamme, pour la plupart du type essence à rallumeur, sont des lampes de sûreté. Il n'est plus fait usage des lampes simplement à flamme protégée, que le règlement tolère encore cependant dans les mines autres que les mines grisouteuses ou poussiéreuses de première catégorie.

Les lampes électriques représentent 62 % du total des

lampes en magasin. Leur proportion va constamment en progressant ainsi qu'il apparaît sur l'exemple du Pas-de-Calais :

Lampes de fond (<i>en milliers</i>)	1913	1922	1925	1930	1931
Lampes à flamme	99,9	78,8	82,8	50,7	45,2
Lampes électriques	3,3	10,1	42,5	70,8	72,6
	<u>103,2</u>	<u>88,9</u>	<u>125,3</u>	<u>121,5</u>	<u>117,8</u>
% électrique	3,2	11,4	34,0	58,2	61,5

CHAPITRE VI

La préparation et l'élaboration des combustibles.

Le chapitre précédent a été consacré à l'extraction du charbon, au travail du fond. L'ordre de succession normale des opérations appelle le travail du jour : c'est l'objet même du présent chapitre. Nous verrons encore ici l'effort de rationalisation qui a été accompli.

La préparation des charbons, leur ennoblissement, l'utilisation des déchets, la récupération et le traitement des sous-produits, dans les ateliers de surface et les usines-annexes des mines, forment une suite d'opérations dont la nécessité s'est spécialement imposée aux houillères françaises. D'une part, l'enrichissement de la matière première leur a permis de compenser la médiocrité relative des ressources naturelles. D'autre part, sous des formes plus élaborées, la houille s'est prêtée à de nouveaux emplois qui ont ouvert autant de nouveaux débouchés à la production. Enfin, il n'est pas jusqu'à l'ampleur même des opérations qui n'ait contribué à procurer du travail et une plus grande stabilité d'emploi au personnel minier, doublement menacé par l'extension du machinisme et par l'excédent mondial de la production charbonnière.

PREMIÈRE SECTION.

LA PRÉPARATION MÉCANIQUE DES CHARBONS**1^o Les buts et les moyens**

La préparation des charbons n'affecte pas leur substance. Elle ne met en œuvre que des procédés mécaniques : épierage, criblage, lavage, dépoussiérage, concassage.

Le but de la préparation est essentiellement d'obtenir, à partir du tout-venant brut sorti de la mine, toute une gamme de produits calibrés et débarrassés de leurs déchets (schistes, mixtes, poussières, etc...) : des produits marchands et spécialement des produits classés.

Certains déchets, comme les mixtes ou intermédiaires, peuvent encore cependant être utilisés et le sont effectivement, après broyage ou pulvérisation dans des ateliers spéciaux pour l'alimentation des chaudières des mines et des centrales électriques.

A la préparation mécanique des charbons se rattachent encore les ateliers de mélange. Le but de ces ateliers est d'obtenir des produits à teneur moyenne en matières volatiles, par brassage d'un mélange intime de deux sortes de charbons à teneurs plus ou moins éloignées. Le procédé est surtout utilisé pour la préparation des produits demi-gras artificiels, ainsi que pour l'incorporation dans les pâtes à coke ou à briquettes, de charbons flamboyants ou maigres.

**2^o Le développement comparé
de la préparation des charbons.**

Dans un ouvrage publié en 1930 (*The Economics of the Coal Industry*) M. Smart, vice-président de la « National Association of Colliery Managers » a écrit qu'un quart seulement de

la production houillère de la Grande-Bretagne est lavé ou nettoyé mécaniquement, contre 80 % en Allemagne et 85 % en France. Il estimait qu'il serait possible de séparer de la houille anglaise, chaque année, 5 millions de tonnes d'impuretés qui grèvent en pure perte le coût du transport.

Le retard constaté pour son pays, par M. Smart, s'explique assez facilement. Il provient d'abord d'une négligence bien naturelle de la part d'une industrie qui exploite des gisements beaucoup plus purs et plus propres qu'en France. Ensuite, il faut encore y voir une conséquence de l'éparpillement des exploitations et de la prépondérance de la petite entreprise, peu apte à s'équiper.

Quoiqu'il en soit, la comparaison met en relief l'effort accompli du côté français.

3^e La préparation des charbons dans le Nord et le Pas-de-Calais.

La préparation des charbons ne constitue pas un privilège pour certains bassins à l'égard des autres. Elle est partout en usage. Nous ne l'envisageons spécialement pour le Nord et le Pas-de-Calais, que pour pousser davantage l'étude de ces opérations, dans leurs conditions et leurs résultats, à la faveur de la documentation plus précise que nous avons réunie pour ces bassins.

Pour le Nord, le rapport annuel de l'Ingénieur en Chef des Mines, chargé de l'arrondissement minéralogique de Douai, nous donne globalement, pour toutes les mines de l'arrondissement, le tonnage extrait, trié et lavé.

Au cours de l'année 1931, les mines ont remonté, tant houille, que terre et eau, un total de 18.943.360 tonnes :

Tout venant brut	12.587.009 tonnes (66,4 %)
Terres (déblais).....	2.052.784 tonnes (10,8 %)
Eau (exhaure).....	4.303.567 tonnes (22,8 %)
	18.943.360 tonnes (100 %)

Au triage, le tout-venant brut a laissé un premier déchet inutilisable (schistes) de... 929.789 tonnes, ou 7,5 %.

Sur les 11.657.220 tonnes restantes, on a utilisé directement 2.918.618 tonnes de gros, tout-venants, charbons triés divers et escaillage. Le surplus, soit 9.401.803 tonnes de menus, a été passé aux lavoirs.

Le lavage a entraîné un second déchet inutilisable (schistes) de 2.263.417 tonnes, ou 22 % du tonnage passé aux lavoirs, et a fourni 6.483.183 tonnes, ou 78 %, de bon charbon et de déchets utilisables (mixtes et schlamms).

Finalement, en regard d'une production brute de :

12.587.009 tonnes (100 %)

la production nette de tous déchets de triage et lavage s'inscrit à :

9.401.803 tonnes (75,2 %)

et cette production nette comprend 31 % de charbons triés ou d'escaillage et 69 % de charbons lavés.

Rapportée à la production brute, la perte de tonnage qu'entraînent les opérations successives de triage et de lavage représente près d'un quart du tonnage. L'importance même de ce déchet apporte à la fois la preuve de la nécessité de la préparation et la mesure de sa valeur économique.

Quelques compagnies fournissent des renseignements sur leurs propres opérations. C'est le cas d'Aniche qui les publie dans son rapport à l'Assemblée Générale. Du rapport de 1932, concernant cette Compagnie, nous extrairons une comparaison qui montre le développement qu'y ont pris depuis la guerre les opérations de lavage. En 1913, 67 % du tonnage de l'extraction brute étaient passés aux lavoirs ; la proportion s'élève à 93 % en 1930 et encore 90 % en 1931 (moyenne 81,6 % pour l'ensemble des mines du Nord) :

Cie d'Aniche	1913	1930	1931
	(En milliers de tonnes.)		
Extraction brute	2.512	4.486	4.476
Tonnage passé aux lavoirs	1.693	4.181	3.952
% lavé	67	93	90

Dans le Pas-de-Calais, les opérations de triage et de lavage ont laissé en 1931 :

Un déchet global de	4.611.979 tonnes
Pour une extraction brute de	28.093.160 —
Réduisant l'extraction nette à	23.481.181 —

Pour les mines du Pas-de-Calais, le déchet moyen de triage et de lavage n'est donc que de 16,4 % contre 25 % dans le Nord. La différence provient, dans certains cas, d'une propreté relative des charbons. Mais il faut constater aussi que plusieurs compagnies du Pas-de-Calais, spécialement dans les charbons gras et flénus, ne lavent encore qu'une assez faible part de leur extraction, ayant encore trouvé, jusqu'en ces derniers temps, la possibilité d'écouler directement de gros tonnages de gailleteries et de tout-venants industriels, simplement triés (fournitures aux chemins de fer et aux usines aux gaz). C'est notamment le cas de Courrières dont le déchet se trouve réduit de ce fait à 7 %, et aussi celui de Bruay (11 %) et de Liévin (13 %).

Au contraire, les mines productrices de sortes domestiques ayant principalement une clientèle de charbons classés, ou encore les mines qui, pour les besoins de leurs propres fours à coke, doivent laver la plus grande partie de leurs fines, supportent des déchets comparables à ceux des mines du Nord, grosses productrices de charbons domestiques. Nœux avec 26 %, Ostricourt avec 27 % fournissent l'exemple des premières ; Dourges avec 24 %, celui des secondes.

4° Les charbons marchands.

A) LA CLASSIFICATION.

Après triage, lavage ou concassage, les charbons sont préparés. On a dès lors affaire à des produits marchands.

Les charbons sont présentés à la clientèle sous les classifications les plus variées. Elles changent d'un bassin à l'autre

et, trop souvent encore, d'une mine à sa voisine, ce qui rend toujours les comparaisons difficiles. Les habitudes locales perpétuent cet état de choses. A notre avis, sans tendre à une uniformité absolue, il est du moins souhaitable qu'on en arrive à des accords régionaux qui arrêtent, pour chaque groupe de bassins, une nomenclature-type simplifiée. On éviterait ainsi des confusions qui font obstacle à l'assainissement du marché, en favorisant le désordre des prix.

Le Comptoir d'expansion des mines du Nord et du Pas-de-Calais, à Douai, a bien une nomenclature officielle qui vaut, en principe, pour tout le bassin ; mais, en fait, les compagnies restent libres, et ne s'en font pas faute, d'ajouter ou de retrancher à la liste, qui est elle-même beaucoup trop compliquée. Qui, pratiquement, peut distinguer des tout-venants forte composition, des criblés à 10 mm. et des criblés à 20, des tout-venants à 25 % de gros et des tout-venants à 30 %, des fines 0/20 et des fines 0/30, des grains 7/20 et des grains 7/13, et pourquoi aussi des chiffres comme 7 et 13 qui flairent la magie tarabiscotée, dans un pays cependant voué au système décimal ? C'est la porte ouverte à toutes les fraudes.

La logique appelle un classement à double entrée, d'une part, en considération des qualités naturelles de la houille (charbons flénus, gras, demi-gras et maigres), d'autre part, en considération de la préparation mécanique des charbons (calibrage, lavage, concassage). Mais qu'on s'efforce de simplifier, en s'en tenant aux simples normes véritablement consacrées par l'usage, c'est-à-dire par les besoins réels de la consommation, pour les types de chaudière et d'appareils les plus courants. Pour reprendre un mot à la mode : normalisons !

L'Association française de Normalisation (A.F.N.O.R.) vient précisément de soumettre à enquête publique, jusqu'au 1^{er} novembre 1932, le rapport de la Commission interministérielle d'utilisation du combustible, commission siégeant au Ministère des Travaux publics, sous la présidence de M. Walckenaer, Inspecteur Général des Mines. Le rapport expose les principes

admis pour les classifications, ainsi que les méthodes d'échantillonnage. Il a très justement, à notre avis, lié les questions de classification, échantillonnage et analyse. On ne peut pas, en effet, avoir foi dans une classification, qui doit être établie d'après la teneur en matières volatiles et la nature du résidu solide, si l'on ne précise en même temps, et à l'exclusion de tous autres, les procédés à suivre pour constater cette teneur en matières volatiles et les autres caractéristiques chimiques du charbon.

B) L'ÉCHANTILLONNAGE ET L'ANALYSE.

De plus en plus, l'analyse chimique fournit le mode de contrôle de la qualité des charbons ; le laboratoire devient l'arbitre entre le marchand et le consommateur. Aux procédés d'autrefois, fondé surtout sur la connaissance personnelle des provenances et sur l'aspect extérieur du charbon, on oppose la rigueur scientifique du creuset ; du subjectif, on passe à l'objectif. On dose la teneur en matières volatiles, on pèse les cendres ; ces deux résultats, reportés en ordonnée et en abscisse sur un graphique, déterminent le pouvoir calorifique de la houille (1).

C'est un progrès incontestable, mais l'analyse du charbon, comme tous les procédés de laboratoire, nécessite des opérations minutieuses et longues, qui comportent trop souvent encore des causes d'erreurs systématiques. La plupart proviennent d'un échantillonnage défectueux. Il y a aussi le coefficient personnel. Tel chimiste d'une Administration de l'Etat à Bordeaux, par exemple, a rebuté en 1929 des fournitures d'Anzin, faites sous la qualification de maigres anthraciteux à 9 % de matières volatiles, parce que son analyse révélait une teneur en matières volatiles de 3 % seulement, qualité des purs anthracites anglais. Cette révélation eût comblé Anzin de joie, si elle avait entraîné la découverte d'un gisement com-

1. Abaque de Goutal.

parable à celui de Swansea ; malheureusement l'anthracite pur n'a pas dépassé l'éprouvette du chimiste.

Pour conclure, les achats de charbon, réservant la possibilité d'un contrôle sur l'analyse des qualités de la houille, conviennent bien aux marchés avec les Administrations ou les gros consommateurs, mais la réception du charbon à la mine par des agents réceptionnaires n'en reste pas moins utile, parce que l'action de ces agents est préventive et parce qu'elle institue une sorte de collaboration personnelle entre le consommateur et le producteur, toujours heureuse et féconde, pour peu que les réceptionnaires aient été bien choisis. Quant aux petits marchés, une garantie de provenance est souvent supérieure à toutes les autres, et pour eux, l'intervention du chimiste n'a de sens que s'il s'élève une contestation.

C) LES CAHIERS DES CHARGES.

Les Administrations de l'Etat imposent à leurs fournisseurs des cahiers des charges générales et conditions particulières, définissant, jusque dans les moindres détails, les conditions à remplir par les fournitures.

Par un effort louable et compréhensif, certains services, entre autres la Marine, ont bien voulu tenir compte, dans la rédaction des cahiers des charges, des caractéristiques et possibilités pratiques des mines françaises, qu'ils consultent au préalable. Trop souvent encore cependant, les Administrations procèdent par voie d'autorité à la confection de documents si compliqués, si draconiens et si peu adaptés à la réalité, que les fournisseurs consciencieux s'en trouvent d'avance rebutés. A trop vouloir se protéger, ces Administrations se constituent, en fait, prisonnières de quelques marchands qui se font une spécialité de leur clientèle. C'est au point que dans beaucoup de cas, malgré des concessions importantes sur leurs tarifs, les mines ne parviennent pas à prendre rang dans les adjudications, cependant que les adjudicataires s'adresseront plus tard à ces mêmes mines pour obtenir les tonnages nécessaires

à l'exécution du marché, dans les qualités et sortes prescrites ou prétendument équivalentes.

La stipulation des cahiers des charges mettent à couvert la responsabilité des fonctionnaires qui traitent et approuvent les marchés. Aux yeux de certains, c'est l'essentiel. Pour nous, qui avons souvent assisté aux accommodements consécutifs à un excès de rigueur, nous voulons protester, au nom de la morale et des intérêts mêmes de l'Etat, contre une méthode qui dégénère en complaisances et en tolérances injustifiables.

DEUXIÈME SECTION.

L'ÉLABORATION DES COMBUSTIBLES DANS LES HOUILLÈRES

1^o Les buts et les moyens.

L'élaboration des combustibles a pour but d'écouler, en la valorisant, une partie de la production des mines, sous des formes d'énergie plus raffinées ou plus spécialement adaptées à certains emplois, certaines industries.

Au contraire des procédés de préparation des charbons, purement mécaniques, l'élaboration des combustibles implique en général des opérations qui altèrent, non plus seulement la forme, mais aussi la substance des combustibles.

La carbonisation de la houille est le moyen mis en œuvre pour la fabrication du coke destiné à la grosse métallurgie. Elle constitue le débouché classique des fines grasses.

L'agglomération permet d'utiliser les menus maigres en surabondance pour être écoulés tels quels.

En brûlant les combustibles inférieurs, les centrales électriques régénèrent leur énergie sous la forme particulièrement souple du courant électrique.

Les usines de distillation, les usines de synthèse associent les procédés chimiques à la récupération et à la valorisation des gaz et sous produits de la carbonisation.

Nous marquerons les efforts accomplis dans chacune de ces directions, par l'industrie houillère française.

2^o La fabrication du coke.

Le développement de la fabrication du coke dans les houillères apparaît dans le tableau suivant :

Années	Fabrication totale des houillères	dont Nord et Pas-de-Calais
<i>(En milliers de tonnes.)</i>		
1913 (anciennes frontières)	2.887	2.441
1923 (nouvelles frontières)	1.994	1.339
1924 —	2.640	1.935
1925 —	3.070	2.344
1926 —	3.780	2.914
1927 —	4.046	3.260
1928 —	4.400	3.629
1929 —	4.803	3.994
1930 —	5.090	4.326
1931 —	4.525	3.930
1932 —	3.325	2.731

Les chiffres ci-dessus ne comprennent pas la Moselle en 1913. Ils la comprennent au contraire après-guerre. Ils restent néanmoins comparables, la production de coke en Moselle étant très faible et ayant peu varié. Elle se retrouve même en 1931 au même niveau qu'en 1913 : 171.000 tonnes.

Si l'on excepte la Moselle, aussi bien en 1913 qu'en 1930, on constate que la production de coke a augmenté de 80 %, cependant que l'augmentation de l'extraction n'a pas dépassé 21 %. Cet important progrès n'a pu malheureusement être conservé en 1931 et le recul de la fabrication s'est encore accentué en 1932, sous l'effet du tassement, toujours plus profond, de l'activité métallurgique.

Mais personne ne considère la situation actuelle comme une situation normale. Au surplus, au plafond annuel de 5 millions

de tonnes, réalisé en 1930, la production des cokeries des mines ne représentait pas 40 % de la consommation française en coke métallurgique, les autres 60 % étant couverts par l'étranger ou par les cokeries en dehors des mines. Cette participation, encore bien modeste, des cokeries des mines à l'approvisionnement du marché autorise à penser que l'avenir leur sera plus favorable et que les efforts entrepris depuis la guerre pour doubler leur capacité de production n'auront pas été engagés en vain. Quant aux conditions vis-à-vis de la concurrence, nous y reviendrons plus loin en traitant du marché des coques (1).

Les houillères du Nord et du Pas-de-Calais, à elles seules, fabriquent 80 à 90 % des coques produits par l'ensemble des houillères françaises. Le reste est réparti entre le bassin de la Loire, Sarre et Moselle et Decazeville (Aveyron). La cokerie de Ronchamp (arrondissement minéralogique de Nancy) a été éteinte en 1929. La cokerie du Creusot (Schneider et Cie) est tantôt comptée comme cokerie des mines, tantôt comme cokerie métallurgique.

TABLEAU N° 7.

FABRICATION DU COKE DANS LES HOUILLÈRES

Tableau par arrondissement minéralogique,

	1928	1929	1930	1931
<i>(En milliers de tonnes.)</i>				
Arras.....	2.419	2.743	2.943	2.705
Douai.....	1.210	1.251	1.383	1.225
Strasbourg (Sarre-et-Moselle).....	149	146	169	171
Saint-Etienne.....	466	492	431	299
Toulouse (Decazeville).....	134	155	164	125
Nancy (Ronchamp).....	22	16	»	»
Ensemble.....	4.400	4.803	5.090	4.525

Les gros producteurs de coke sont Lens en tête, suivi par Nœux, Béthune, Aniche, Dourges, Anzin : sensiblement le même classement qu'en 1913. Toutefois, il faut signaler, comme un fait récent, le développement de la fabrication du coke dans les Compagnies de Courrières et de Crespin-Nord. Courrières, en effet, a d'excellents charbons de coke. Quant à Crespin sa fabrication répond aux besoins des usines métallurgiques de Wendel avec lesquelles la Compagnie est en communauté d'intérêts.

Pour le détail des chiffres par compagnie, on se reportera aux tableaux contenus dans *l'Annuaire du Comité Central des Houillères de France*.

La plus grande partie du coke fabriqué par les houillères est du coke métallurgique. Certaines compagnies houillères se sont cependant acquises une spécialité dans d'autres fabrications. Les cokés de fonderie de Dourges et d'Anzin sont justement réputés ; ils exigent l'emploi de fines plus propres et une cuisson plus lente.

3° La Carbonisation à basse température.

Beaucoup d'espairs s'abritent derrière la carbonisation à basse température, sœur cadette de la carbonisation ordinaire à haute température. Nous lui consacrerons quelques lignes.

On sait que la carbonisation à basse température élargit la gamme des charbons cokéfiables, disons plutôt distillables car la récupération des sous-produits passe alors au premier plan, tandis que le coke, appelé semi-coke, devient le résidu. Elle s'applique normalement à des mélanges ou à des charbons d'une trop forte teneur en matières volatiles pour pouvoir servir à la fabrication du coke métallurgique. Elle est en honneur aux Mines de Bruay, Courrières, Lens, Liévin, Marles et Nœux.

Les mines lorraines et sarroires en font également usage pour améliorer, par l'incorporation de semi-distillé aux fines grasses, la qualité de leur coke métallurgique.

La carbonisation à basse température permet d'obtenir beaucoup plus de sous-produits riches que l'usine à gaz ou la cokerie.

Quant au semi-coke, décoré du titre d'anhracite synthétique, il est vendu pour le chauffage central sous diverses appellations commerciales: anthralux à Courrières, carbolux à Bruay, anhracine à Nœux, trenthracite à Marles (Sté des combustibles purifiés, usine de Somain remplaçant celle de Lapugnoy). Certains entrevoient aussi l'utilisation prochaine du semi-coke pulvérisé pour le chauffage des chaudières.

4° La fabrication des agglomérés.

Le développement de la fabrication des agglomérés dans les houillères apparaît dans le tableau suivant :

Années	Fabrication totale des houillères en milliers de tonnes	Dont Nord et Pas-de-Calais
1913	3.453	1.771
1923	3.070	1.611
1924	3.222	1.850
1925	3.656	2.175
1926	4.074	2.433
1927	3.904	2.425
1928	4.062	2.558
1929	4.634	3.060
1930	4.789	3.043
1931	5.003	3.177
1932	5.442	3.416

A son niveau actuel de 5 millions 1/2 de tonnes par an, la fabrication des agglomérés dans les houillères a augmenté de 80 % par rapport à 1913. Elle a doublé pour le Nord et le Pas-de-Calais.

Les progrès de la fabrication des agglomérés, en pleine crise de débouchés pour l'industrie houillère, peuvent paraître paradoxaux. A la réflexion, on constate toutefois qu'ils ne sont qu'une conséquence de la crise elle-même, la fabrica-

tion des agglomérés, spécialement celle des boulets, fournissant aux mines un exutoire pour les fines maigres et, à la clientèle, un produit de substitution plus économique pour le chauffage domestique. Nous nous expliquerons plus longuement à ce sujet dans la V^e partie, chapitre VIII, à propos du marché des agglomérés.

Le fait que tous les progrès sont dus aux boulets, tandis que les briquettes sont en recul, corrobore d'ailleurs cette observation. La statistique de la fabrication des agglomérés dans le Nord et le Pas-de-Calais l'établit nettement :

	1913	1931 (provisoire)
Briquettes	1.244	1.466
Boulets.....	548	1.842
Total	1.792	3.008
% boulets	30 %	61 %

La fabrication des agglomérés entre les houillères est beaucoup plus répartie que celle du coke. C'est explicable. Beaucoup de bassins ont des disponibilités en fines maigres qu'ils ne peuvent guère utiliser autrement. Ensuite, la clientèle des agglomérés (petite industrie, consommation domestique) est elle-même très répartie. Enfin, la fabrication n'exige qu'un outillage assez simple, dont les plus petites exploitations peuvent faire les frais.

Le tableau n° 8 montre la répartition des fabrications par arrondissement minéralogique.

Le Nord et le Pas-de-Calais viennent en tête avec 60 % du tonnage total, les compagnies d'Aniche et d'Anzin, en fabriquant chacune 20 % :

	Fabrication en 1931		
	Briquettes	Boulets	total
Aniche	472	628	1.100
Anzin	466	514	980

En dehors du Nord et du Pas-de-Calais, les fabrications les plus importantes sont celles du Gard (la Grand'Combe) et de Blanzv.

Pour le détail des chiffres par compagnie, on se reportera aux tableaux contenus dans l'*Annuaire du Comité central des Houillères de France*.

Les briquettes fabriquées sont le plus généralement du type chemin de fer, qui convient pour tous usages et contient 8 à 10 % de cendres. Quelques mines, cependant, se sont acquises une spécialité dans la fabrication du type Marine à 6 % de cendres, qui exige non seulement l'emploi de fines plus propres, mais encore des soins spéciaux pour l'agglomération, avec du brai ne fumant pas. Anzin, Lens, Escarpelle, Nœux, ainsi que les mines de la Grand'Combe, dans le Gard, fabriquent ce combustible de choix, spécialement apprécié de la Marine Nationale : d'où son nom.

D'une façon générale, même les briquettes ordinaires peuvent, sans désavantage, se comparer aux meilleures marques du Pays de Galles (Crown, Star, Anchor, Arrow, Rose, etc.), dont la teneur en cendres, de 8 à 12 %, dépasse souvent celle des marques françaises.

TABLEAU N° 8.

FABRICATION DES AGGLOMÉRÉS DANS LES HOUILLÈRES

Tableau par arrondissement minéralogique.

Arrondissement minéralogique	1928	1929	1930	1931
Arras.....	650	841	771	862
Douai.....	1.908	2.219	2.272	2.315
Strasbourg.....	16	23	22	31
Saint-Etienne.....	185	185	258	252
Lyon.....	287	280	311	305
Alès.....	806	867	893	913
Toulouse.....	53	53	101	124
Clermont-Ferrand.....	147	153	146	187
Marseille.....	10	13	15	14
Ensemble.....	4.062	4.634	4.789	5.003

5° La production d'énergie électrique.

a) GÉNÉRALITÉS.

L'emploi généralisé de l'électricité, comme force motrice dans les mines, est l'une des caractéristiques de l'évolution d'après-guerre. Les propres besoins de la mine, avec la mécanisation de l'outillage et les applications nouvelles auxquelles se prêtait l'électricité, ont fourni le stimulant. Mais beaucoup de mines en sont, aujourd'hui, venues à considérer aussi que la production de l'électricité constitue pour elles un débouché supplémentaire, par la vente au dehors de l'énergie produite par les centrales.

Les progrès de la production d'énergie électrique dans les mines apparaissent dans la statistique de l'Industrie Minérale, qui en publie les chiffres depuis 1920. Malheureusement, la statistique est publiée avec beaucoup de retard et la dernière année, pour laquelle on ait des résultats complets, est seulement l'année 1929. De plus, les chiffres concernent toutes les exploitations minières, c'est-à-dire, à la fois, les houillères et les mines de fer. Mais, comme la part des mines de fer n'est pas beaucoup supérieure à 5 %, les chiffres peuvent fournir, au moins dans leur rapport d'une année à l'autre, sinon en valeur absolue, une approximation très convenable pour les houillères.

	1920	1928	1929
<i>Puissance installée en K. V. A.</i>	244.935	897.274	918.283
<i>Energie en millions de K. W. H. :</i>			
Energie produite	440	1.981	2.232
Energie achetée		500	510
Energie consommée		1.828	1.947
Energie vendue		653	795

En neuf ans, la puissance installée a presque quadruplé et l'énergie produite a quintuplé. A raison de 1.400 grammes par kwh, la production d'énergie des centrales thermiques des

mines représentait, déjà en 1929, un débouché annuel de 3 millions de tonnes pour les charbons inférieurs des mines.

Si l'on rapporte les chiffres à la France entière, on constate que la puissance installée dans les exploitations minières représente le cinquième de la puissance totale des usines thermiques et le septième des puissances additionnées des usines thermiques et hydrauliques. Pour la production d'énergie électrique en 1929, la part des exploitations minières est d'un quart sur l'ensemble des usines thermiques et de 15 % sur l'ensemble des usines thermiques et hydrauliques.

A première vue, il semble que l'énergie achetée et l'énergie vendue se fassent sensiblement compensation, quoique le surplus vendu ait tendance à s'accroître, ainsi que le montre déjà le chiffre de 1929, comparé à celui de 1928. Cet équilibre, toutefois, ne correspond pas à la réalité, si l'on envisage le cas des houillères seules. C'est peut-être, en effet, sur ce point que l'influence des exploitations minières, non houillères, se fait le plus sentir. Il suffit de considérer le détail des départements. Ainsi, les 509.675.000 kwh achetés en 1929 comprennent :

La Meurthe-et-Moselle, pour	94.582.000 K. W. H.
Le Haut-Rhin, pour	48.852.000 —

qui ne sont pas des départements producteurs de houille et qui, en contre-partie de leurs achats, n'inscrivent, comme production propre et ventes d'énergie, que des chiffres insignifiants.

Le tableau suivant fera apparaître la situation propre, en 1929, des principaux départements producteurs de houille :

Départements	Puissance installée en K. V. A.	Energie en millions de KWH			
		Production	Achat	Consommation	Vente
Nord	62.550	296,4	20,6	259,3	57,7
Pas-de-Calais ..	397.280	1.065,7	63,5	791,6	337,6
Moselle	107.685	339,5	109,3	295,9	152,9
Loire	50.250	133,2	20,6	114,1	39,7
Saône-et-Loire ..	84.209	133,2	2,9	73,3	62,8
Gard	62.575	77,6	4,2	54,8	27,0

b) LES CENTRALES MINIÈRES.

Lors de la reconstitution des houillères du Nord et du Pas-de-Calais, il avait été question de construire une grande centrale commune pour l'ensemble des mines. Après étude, le projet fut abandonné. On lui préféra le système des centrales multiples, en principe une par compagnie, laissant à chaque mine plus d'indépendance, tout en évitant le risque d'une panne générale. Les différentes centrales ont d'ailleurs été interconnectées, pour plus de sécurité. Si, donc, les mines ne possèdent pas de géants électriques, ni même des usines d'une puissance comparable à celles de la région parisienne, nombre d'entre elles ont cependant des centrales de taille moyenne déjà respectable.

Au 31 décembre 1931, la puissance totale des centrales minières du Nord et du Pas-de-Calais s'évaluait ainsi :

	Puissance installée en KVA	Puissance maxima normale disponible en KW
Nord.....	158.800	87.050
Pas-de-Calais.....	589.560	430.985
	<u>748.360</u>	<u>518.035</u>

En rapprochant le chiffre des K.V.A. de 1931 et celui de 1929 (460.000) on constatera sur les deux dernières années seulement, une augmentation de plus de 60 % de la puissance installée.

Rappelons que la puissance installée en K.V.A. est l'addition des puissances de tous les groupes, y compris les groupes de réserve, tandis que la puissance maxima normale disponible en kilowatts exprime la puissance maxima susceptible d'être utilisée en ordre de marche. La puissance propre des groupes de réserve constitue la principale raison de la différence entre les deux chiffres.

Les principales centrales du Pas-de-Calais, avec leur puissance au 31 décembre 1931, sont :

Compagnies	Centrales	Puissance installée en KVA	Puissance maxima en KW
Béthune ... {	Bully	83.120	56.250
	Mazingarbe	36.250	36.250
Lens	Pont-à-Vendin	75.000	50.000
Courrières	Harnes	75.000	50.000
Nœux {	Beuvry	67.500	57.500
	Drocourt	30.000	25.000
Bruay	Labuissière	56.250	45.000
Marles	Chocques	55.700	37.500
Liévin	Avion	37.000	25.000

Les centrales du Pas-de-Calais ont produit 1.203 millions de kwh en 1930, et 1.187 millions en 1931.

Dans le Nord, les deux principales usines sont celles des mines d'Anzin à Thiers (60.000 K.V.A.) et celles des mines d'Aniche à Dechy (40.000 K.V.A.).

On mesurera tout le chemin parcouru depuis la guerre, en rappelant simplement que les seules centrales existantes en 1913, dans le Nord et le Pas-de-Calais, étaient celles de :

Bully (Béthune)	14.500 K. V. A.
Gosnay (Bruay)	4.000 —
Pont-à-Vendin (Lens)	9.000 —

En dehors des mines du Nord et du Pas-de-Calais, on peut encore citer comme centrales importantes :

La Houve (Creutzwald)	40.000 K. V. A.
Ronchamp	50.000 —
La Grand'Combe (la Pise)	35.000 —

c) L'ALIMENTATION DES CHAUFFERIES.

Les centrales minières brûlent des combustibles de faible valeur. C'est à la fois leur raison d'être et leur avantage.

Ainsi, en 1931, pour la production de 1.187 millions de kwh, les chaufferies du Pas-de-Calais ont consommé :

1.212.000 tonnes de rouffles, ou intermédiaires, ayant en moyenne 35 % de cendres et 10 % d'eau;

351.000 tonnes de houilles commerciales;

97 millions de mètres cubes de gaz de fours à coke à 4.000-4.700 calories.

La proportion des houilles commerciales dans la consommation des chaufferies va constamment en régressant. En 1929, ces houilles entraient pour 41 % dans le mélange charbon; en 1931, leur part n'est plus que 22 %.

Nous montrerons sur un exemple, celui de la centrale de Thiers à Anzin, comment sont préparés les mélanges de charbon brûlés dans les chaufferies :

Le combustible comprend 75 à 70 % de poussier maigre 0-2 mm. enlevé par tamisage avant le traitement des fines dans les lavoirs, et 25 à 30 % de schlamms et de mixtes. Le mélange titre en moyenne 12 % de matières volatiles, 24 % de cendres, 3,5 % d'eau ; son pouvoir calorifique est de 6.300 calories. Il est séché à 1 % d'eau, puis pulvérisé à une finesse telle que le refus au tamis de 200 mailles par pouce linéaire, ne dépasse pas 16 %. Le charbon est envoyé, par chasse d'air comprimé, dans des distributeurs à alvéoles tournantes et tombe dans une tuyauterie de 160 mm. où l'air d'un ventilateur l'entraîne jusqu' dans la chambre de combustion.

La facilité que trouvent les mines à utiliser ainsi des combustibles inférieurs, mixtes et schlamms, leur crée certainement une situation privilégiée comme producteurs d'énergie électrique. Dans ces conditions, les compagnies houillères peuvent être appelées à alimenter une zone de distribution de plus en plus étendue.

Cependant, une telle extension a ses limites et, sous certains rapports, d'ailleurs, la situation des centrales minières n'est pas la plus favorable. Précisons. On connaît toute l'importance d'une bonne condensation, avec un vide très poussé. On ne peut l'obtenir que si la centrale trouve à sa disposition immédiate une source froide abondante, comme un fleuve ou une rivière à grand débit ; ou bien, il faut construire des réfrigérants spéciaux alimentés par forages. Les centrales minières, en général, sont éloignées d'une source froide naturelle et comportent une dépense de force motrice supplémentaire

pour l'élévation de l'eau. De ce fait, leur prix de revient se trouve majoré d'environ 10 %.

Par conséquent, à une certaine distance des mines, il y aura toujours place pour des centrales indépendantes, constituées par des unités puissantes et mieux situées au point de vue de la condensation. La formule la plus rationnelle, celle qui allie précisément l'avantage de la situation à celui de la mine, nous est offerte par l'exemple de la S.E.R.V.A. (Société d'électricité de la région Valenciennes-Anzin). La S.E.R.V.A. résulte d'une association d'intérêts entre un groupe électrique important (Jeumont, Electricité et Gaz du Nord) et une compagnie houillère (Anzin).

6° Les gaz de fours.

Presque toutes les cokeries des mines françaises comportent aujourd'hui des fours à récupération. Il n'en a pas toujours, ni partout, été ainsi. Dans son livre déjà cité, M. Smart fait justement reproche à l'industrie houillère britannique d'en avoir négligé le profit. Selon lui, les installations de cokeries en Grande-Bretagne, sont encore, à quelques exceptions près, complètement désuètes, quand on les compare aux cokeries américaines ou aux cokeries du continent et pas moins d'un cinquième de la production de coke proviendrait encore de vieux fours à ruche, où tous les sous-produits se trouvent perdus.

Fort heureusement, les houillères françaises sont exemptes de pareil reproche. Elles s'efforcent toujours davantage de mieux recueillir et utiliser les sous-produits.

En ce qui concerne les gaz de fours, à coke, dont le pouvoir calorifique est supérieur à 4.000 calories au mètre cube, leur emploi actuel apparaîtra suffisamment dans la répartition du gaz des cokeries des mines du Nord et du Pas-de-Calais en 1930 :

	Millions de m ³
Chauffage des fours à coke	995
Force motrice	383
Chauffage des fours de métallurgie et de verrerie	184
Fabrications synthétiques	126
Réseaux de distribution publique du gaz	150
	1.838

Le transport des gaz à distance, pour la distribution publique du gaz, par entente avec les entreprises concessionnaires (gaz des villes), constitue une réalisation relativement récente dont, à ce titre, nous dirons quelques mots.

Les mines de la Ruhr sont les premières à s'être appliquées au problème et à avoir entrepris, dès avant la guerre, d'importantes installations. En France, les mines de Lens se sont mises à la tête du mouvement, dont l'objectif était l'alimentation de la région lilloise au moyen d'un feeder partant des cokeries des mines. M. Vibratte s'est fait l'actif propagandiste de cette idée, qui est réalisée aujourd'hui par la Société régionale de distribution de gaz, société groupant les compagnies gazières de la région de Lille et un certain nombre de compagnies minières (Lens, Courrières, Nœux et Dourges).

Le principal réseau de la Société régionale de distribution de gaz comporte un feeder de 450 et 600 mm. pour le transport du gaz surpressé, des cokeries des mines aux réservoirs des compagnies gazières de Lille, Roubaix, Croix, etc...

D'autres réseaux, mais moins importants, ont encore été construits soit par la société, soit par des compagnies houillères seules (Béthune, Anzin).

7° Les sous-produits et les fabrications synthétiques.

La purification des gaz de fours à coke fournit goudron, ammoniacque, benzol. La distillation des goudrons, à son tour, livre toute la gamme des sous-produits, depuis le benzol et les huiles légères, jusqu'au brai.

La récupération des sous-produits, opération accessoire dans la fabrication du coke métallurgique ou dans celle du gaz d'éclairage, devient, au contraire, l'opération principale dans la carbonisation à basse température.

La tendance actuelle est de concentrer les opérations de distillation des sous-produits dans de grandes usines régionales. Dans le Pas-de-Calais, par exemple, deux usines centrales, l'une à Vendin-le-Vieil, appartenant à la Société Huiles Goudrons et dérivés (H.G.D.), l'autre à Libercourt (Société des Usines de Libercourt), ont traité, en 1931, 100.526 tonnes de goudron, tonnage à rapprocher de la production totale en goudron des mines du Pas-de-Calais : 109.065 tonnes.

Nous n'entrerons pas dans le détail de la production des sous-produits. Pour les quantités, on se reportera à la statistique annuelle de l'Industrie Minérale en France. Nous en viendrons aussitôt à la question des fabrications synthétiques : ammoniacque synthétique, alcools synthétiques, carburants synthétiques.

En dehors du sulfate d'ammoniaque fixé lors de la récupération des sous-produits, les mines ont monté des fabrications d'ammoniaque synthétique, en utilisant les procédés Casale ou Georges Claude, pour l'hydrogénation des gaz de fours à coke. Plusieurs sociétés minières (Anzin, Courrières, Marles) se sont associées avec les Ets Kuhlmann. L'usine de Waziers (Nord), qui, à elle seule, a produit plus de 11.000 tonnes d'ammoniaque en 1931 appartient à la Société de la Grande Paroisse, filiale d'Aniche.

La production totale d'ammoniaque synthétique en 1931, par les mines du Nord et du Pas-de-Calais, a donné 41.788 tonnes, mais la capacité réelle des usines permettrait déjà de produire plus du double, n'était l'encombrement actuel du marché des engrais synthétiques.

Les usines d'alcools et d'aldéhydes synthétiques ont fait, depuis 1930, leurs débuts industriels dans le Pas-de-Calais. Courrières-Kuhlmann a fourni 1.487 tonnes d'alcools, en 1930, 1.740 en 1931. Les autres usines ont fourni, en 1931 :

1.151 tonnes de méthanol, 1.798 tonnes d'éthanol et 795 tonnes de formol. Avec ses développements récents, Béthune est devenue le principal producteur d'alcool.

La question des carburants de synthèse a fait l'objet de patientes recherches de la part de la Société « Carburants et produits de synthèse », fondée sur l'initiative et avec l'appui de plusieurs compagnies houillères. La transformation de la houille en carburant, par l'hydrogénation sous haute pression des gaz de fours ou du gaz pauvre, en présence de catalyseurs appropriés, paraît bien devoir être d'une réalisation industrielle très prochaine, après essais satisfaisants obtenus dans les laboratoires et les « usines pilotes ». Toutefois, l'entreprise de fabrications en grand se heurte encore à des considérations d'ordre économique plutôt défavorables, qu'exposait tout récemment le Comité des Houillères :

Mettant en garde contre les espoirs exagérés qu'on pourrait fonder sur l'accentuation intensive d'une politique de sous produits, il rappelait opportunément qu'il n'y a pas à attendre de cette politique un soulagement décisif des difficultés d'écoulement de la *masse* des produits charbonniers et que d'ailleurs, en cette matière comme en toutes autres, le rythme du progrès a besoin d'être réglé dans un esprit de mesure et de juste appréciation des conditions du moment (1).

1. Voir aussi *infra*, V^e Partie, chap. IX, 3 c.

CHAPITRE VII

Le régime minier.

1^o La définition du régime minier.

Par régime minier, nous entendons le statut organique de la production. Ce statut est fixé par la loi. La loi décide de la propriété de la mine, de son mode d'exploitation, soit par l'Etat, soit par un concessionnaire, des droits et obligations du concessionnaire à l'égard de l'Etat concédant. Par l'impôt, la loi intervient encore, ajoutant aux charges et conditions particulières de la concession. C'est l'ensemble de ces conditions juridiques et fiscales que nous nous proposons d'étudier.

Dans les derniers paragraphes, nous verrons les conséquences du régime, en exposant les résultats financiers des compagnies houillères.

2^o La loi du 21 avril 1810.

La loi fondamentale pour l'industrie houillère française est la loi du 21 avril 1810. Elle régit encore toutes les exploitations concédées antérieurement à la loi du 9 septembre 1919, c'est-à-dire la très grande majorité des entreprises.

La loi proclame le droit régalien de l'Etat : « Les mines ne peuvent être exploitées qu'en vertu d'un acte de concession délibéré en Conseil d'Etat » (article 5). Elle écarte, par cela même, le *jus inventionis* ; l'inventeur, qui n'obtient pas la concession, a simplement droit à une indemnité (article 16).

Elle écarte aussi le droit d'accession du propriétaire de la surface à la propriété du tréfonds, par dérogation à la règle de droit commun posée par l'article 552 du Code civil ; elle lui reconnaît pourtant un droit sur le produit des mines concédées, que l'acte de concession règle à l'encontre du concessionnaire (article 6) : d'où les redevances tréfoncières (1).

La loi confère au concessionnaire la propriété perpétuelle de la mine, laquelle est dès lors disponible et transmissible comme tous les autres biens (article 7), comme tous les autres biens immobiliers (article 8). L'institution de la propriété perpétuelle de la mine est le trait essentiel de la loi de 1810.

En contre-partie, les articles 32 et suivants (Titre IV, Section II) soumettent les concessionnaires au paiement annuel d'une double redevance, l'une fixe, l'autre proportionnelle, dont nous verrons plus loin la quotité et le produit. Et les articles 47 à 50 (Titre V) donnent à l'Administration un droit de surveillance générale et de police sur les exploitations.

L'intérêt général, les besoins des consommateurs ont très nettement inspiré le législateur. Ainsi, le demandeur en concession doit justifier des facultés nécessaires pour entreprendre et conduire les travaux, et des moyens de satisfaire aux redevances, indemnités, etc... (article 14), le gouvernement restant juge des motifs ou considérations d'après lesquels la préférence doit être accordée (article 16). Ainsi, l'interdiction de morceler les concessions, pour éviter une augmentation des frais généraux ; ainsi, surtout, l'obligation d'exploiter, sous peine de déchéance (article 49), procédure dont la loi du 27 avril 1838 a réglé les détails.

Pour l'analyse plus complète de la loi, on consultera les ouvrages de droit administratif, notamment H. Berthelemy. Editeur A. Rousseau, 12^e édition, Paris 1930, pages 813 et suivantes.

1. En général 0 fr. 05 à 0 fr. 10 par hectare et par an. Dans la Loire, toutefois, les propriétaires fonciers ont constitué une société civile qui défend leur intérêts et a obtenu le maintien des redevances tréfoncières à des taux bien supérieurs.

3^e La loi du 9 septembre 1919.

La loi de 1810 avait pour but, et eut effectivement pour effet d'encourager les exploitations minières et de pousser les capitaux à s'y investir, pour le profit commun des exploitants et des consommateurs français. Cependant, elle fut vivement combattue au nom des principes en raison du caractère perpétuel des concessions ; on y voyait la consécration d'un monopole de fait au profit des concessionnaires. A vrai dire, la hausse des titres des charbonnages et des dividendes, plus encore que les principes, servit d'aliment à la campagne. Toute la critique brode autour du thème favori des profits des compagnies.

L'opinion publique, travaillée par les passions partisans, ne s'est pas toujours rendu compte des sacrifices que l'exploitation des mines avaient exigés. Savait-on, par exemple, que les pionniers d'Anzin avaient peiné pendant vingt-deux ans et s'étaient ruinés avant d'extraire la première tonne ? Qu'il fallut près de cent ans à l'entreprise pour devenir rémunératrice ? Qu'Aniche attendit, elle-même, 70 ans ? Qu'à côté des réussites brillantes, à la longue, de nombreux échecs avaient jalonné la route ? Il suffit d'observer encore aujourd'hui que les deux tiers des concessions sont pratiquement abandonnées, après avoir englouti en pure perte leur capitaux, pour supputer les risques qu'affronte l'entreprise minière.

Que quelques compagnies, plus heureuses que les autres, fussent sorties des difficultés, il n'en fallait pas davantage pour que s'établît bientôt la légende des bénéfices scandaleux, prélevés indûment sur la collectivité. L'esprit des masses, toujours chatouilleux en matière financière, en devint défiant et hostile à l'égard des compagnies. « C'est un sort commun aux choses et aux gens de susciter d'abord la sympathie et l'intérêt lorsque débiles, à leur naissance, ils se débattent avec peine, puis de provoquer la jalousie et la haine quand, leur déve-

loppement achevé, ils laissent apparaître leur puissance et leur force (1). »

L'histoire parlementaire de la III^e République subit ces influences. L'enquête Clémenceau en 1884, les propositions Jaurès en 1894, Zévaès en 1909, Bouveri et Basly ; le projet de loi de MM. Barthou et Caillaux (17 novembre 1908) sur le rachat des concessions ; les nombreuses questions et interpellations ne sont que les diverses manifestations d'une même tendance à réformer la loi de 1810. De vieux clichés usés, comme la plaisanterie coutumière sur le denier d'Anzin, ont connu, chaque fois, les mêmes succès de tribune, succès faciles pour orateurs en peine d'imagination.

Allait-on, dans ces conditions, maintenir le principe de la gratuité des concessions ? Le gouvernement trouva un biais, en accueillant les offres de concours, censément bénévoles : ce fut le système de la mine à l'encan (2). En même temps, par la loi du 8 avril 1910, il augmenta le tarif des redevances et en élargit l'assiette.

Interrompue par la guerre, la discussion du projet de loi de MM. Barthou et Caillaux fut abandonnée pour celle du projet Loucheur (1918) qui nous a valu la loi organique du 9 septembre 1919 :

« A partir de la promulgation de la présente loi, il ne sera plus accordé de concessions de mines que pour une durée limitée et avec participation aux bénéfices de l'Etat et du personnel, dans les conditions fixées par le cahier des charges, qui devra être annexé au décret instituant la concession. »

Dans son article 1^{er}, 1^{er} alinéa, la loi de 1919 résume ainsi son économie :

Au principe de la concession perpétuelle attributive de propriété avec barème uniforme des redevances, la loi de 1919 substitue le principe de concessions *temporaires* et *contractuelles* de simples droits immobiliers.

1. Jacques Launay, *L'évolution comparative des charges de l'industrie française*. Paris, 1931, p. 90.

2. Aguilhon, *Revue politique et parlementaire*, juin 1912.

4^e Le cahier des charges-type.

Le cahier des charges-type, approuvé par décret du 21 avril 1920, le Conseil d'Etat entendu, est un document volumineux, en 5 chapitres et 32 articles.

L'article 4 fixe invariablement à 99 ans la durée de la concession pour les mines de combustibles et les mines de fer.

L'article 15 définit le superbénéfice sur lequel doit être calculée la participation de l'Etat : ce sera l'excédent du bénéfice par rapport à l'intérêt réservé au concessionnaire. L'intérêt réservé, qui est cumulatif, est calculé en ajoutant 2 % au taux du revenu donné par la rente perpétuelle française comportant l'intérêt nominal le plus élevé (art. 16). Sauf convention contraire, puisqu'il s'agit seulement d'un cahier des charges-type, qui n'a d'impératif que la durée invariable de 99 ans assignée à la concession, la part de l'Etat et du personnel, dans le superbénéfice, se calcule en décomposant celui-ci par tranches successives et en prélevant un pourcentage déterminé sur chaque tranche : 10 % sur la première et jusqu'à 75 % sur la fraction du superbénéfice annuel excédant le montant du capital.

5^e La critique de la loi du 9 septembre 1919.

A) SUR LE PRINCIPE DE LA CONCESSION TEMPORAIRE.

La loi donne prise à des objections fondamentales, tirées de la nature même de l'industrie houillère. En étudiant ses caractères distinctifs, nous avons déjà appelé l'attention sur le caractère migrateur de l'exploitation ; la mine s'épuise par l'exploitation, qui détruit le gisement. Dans un pays comme le nôtre, relativement pauvre en ressources houillères, il importe que l'exploitation soit conduite sans gaspillage, en tirant de chaque puits, de chaque veine, leur utilité maxima. Quand l'exploitant sait qu'il dispose pour toujours de la mine, son intérêt concorde

exactement avec l'intérêt général et il aménage sagement l'exploitation. Quand, au contraire, il ne dispose de la mine que pour un temps relativement court, son intérêt n'est plus le même ; il limitera son effort aux parties de la mine immédiatement les plus rémunératrices, les plus riches, et négligera le reste ; tant pis pour ceux qui suivront. La concession temporaire implique une prime au gaspillage.

L'Angleterre nous a offert un assez triste exemple des effets du régime locatif des mines. On sait qu'en droit anglais, la mine appartient au propriétaire de la surface (landowner) et que celui-ci en concède l'exploitation à temps, moyennant un loyer (royalties). Nulle part, on n'a assisté à plus lamentable gaspillage des ressources d'un pays. Economiquement, semblable régime est une erreur, sous toutes les latitudes.

On a voulu, dit-on, mettre le régime minier en harmonie avec celui des forces hydrauliques. Erreur encore. Il n'y a aucune analogie de nature entre la mine et la chute d'eau : la première s'épuise ; la seconde ne tarit jamais. Pas davantage avec le chemin de fer, toujours assuré de son trafic.

Qu'une durée de 99 ans paraisse assez longue pour constituer une transaction, c'est une autre question. Il faut distinguer. Si la mine est déjà en exploitation, lorsqu'elle fait l'objet de la concession, une perspective de 99 ans devant soi ménage des possibilités et dicte des précautions qui peuvent concilier l'intérêt particulier de l'exploitant avec l'intérêt général, pendant au moins les 50 premières années. N'empêche qu'il arrivera toujours un moment où les intérêts deviendront antagonistes. La situation est bien plus grave s'il s'agit d'une mine encore inexploitée où tout est à découvrir ou à mettre en œuvre. Le passé n'est pas si loin, qui nous enseigne le temps mis par des exploitations, aujourd'hui brillantes, pour venir à bout des innombrables difficultés du début. Pense-t on que ces exploitations connaîtraient la même fortune, si un terme avait été assigné d'avance aux efforts ? Où en serait la houillère française ?

Sans doute, l'Etat a pris ses précautions dans la loi de 1919,

contre un délaissement prématuré ou une exploitation déréglée en fin de concession. L'article 5 du cahier des charges a d'abord prévu une sorte de tacite reconduction par périodes de 25 ans, si, au cours de la vingt-sixième année avant le terme de la concession, l'Etat n'a pas décidé d'user de son droit de reprise. Au cas contraire, il sera ouvert aussitôt, sous le contrôle de l'Administration, un compte spécial des travaux de premier établissement exécutés, dont l'amortissement sera supporté en partie par l'Etat et, à dater de la cinquième année précédant le terme, l'Administration pourra obliger le concessionnaire à exécuter, aux frais de l'Etat, les travaux qu'elle jugera nécessaires à la préparation et l'aménagement de l'exploitation future (article 7). Tout le chapitre II du cahier des charges, compliqué à l'envi, est consacré à la matière ; mais les complications bureaucratiques, les menaces de déchéance et autres sanctions, sont impuissantes à stimuler une action féconde.

B) SUR LE PRINCIPE DE LA REPRISE PAR L'ÉTAT

On se heurte ici à tous les inconvénients de l'étatisme, quand il sort de son rôle. Le procès de l'Etat industriel n'est plus à faire. Mais s'il est un domaine où l'expérience doit être évitée, c'est bien celui de l'industrie houillère.

La Grande-Bretagne nous fournit, à ce propos, une fois de plus, son propre exemple à méditer. De 1916 à mars 1921, les charbonnages anglais se sont trouvés placés sous le contrôle omnipotent de l'Administration, qui fixait les salaires, les prix de vente, la répartition des bénéfices, se chargeait de la distribution des tonnages, etc... L'institution du salaire minimum garanti, la détermination des salaires sur une base nationale, la loi de sept heures, l'élévation continuelle des salaires jusqu'à trois fois leur valeur-or d'avant-guerre, datent de cette époque. La Fédération des Mineurs, enregistrant ses succès, renchérisait ses exigences, développait sa campagne en faveur de la nationalisation des mines, multipliait les grèves. Le

31 mars 1921, après avoir désorganisé la production, entretenu l'agitation ouvrière, l'Etat livrait les charbonnages à eux-mêmes, en pleine débâcle du marché.

En donnant lecture aux Communes du message royal proclamant l'état de péril national, le 3 mai 1926, le Premier Ministre, M. Baldwin pouvait bien déclarer : « L'industrie minière a été bouleversée par le contrôle de l'Etat et elle n'a jamais réussi, depuis lors, à se remettre sur pied. »

C) SUR LA PARTICIPATION DE L'ÉTAT.

Superfiscalité et chimère.

Superfiscalité, parce qu'elle vient en sus de tous les impôts et redevances et qu'elle peut atteindre théoriquement jusqu'à 75 % du superbénéfice. Superfiscalité, parce que les impôts et redevances, sous le régime de la loi de 1810, absorbent déjà, à eux seuls, un montant supérieur à celui des bénéfices distribués, ainsi que nous le verrons plus loin.

Chimère, parce qu'en pratique, la participation ne jouera jamais, dans des conditions normales.

Expliquons-nous par un exemple. Prenons un charbonnage prospère, en pleine exploitation, qui a engagé un capital minimum de 200 francs par tonne d'extraction annuelle. La loi prévoit que ce capital aura droit, avant tout partage avec l'Etat, à un intérêt, calculé en ajoutant 2 % au taux du revenu donné par la rente perpétuelle française comportant l'intérêt nominal le plus élevé, d'après le cours moyen de cette rente pendant la période considérée. Admettons que ce revenu soit de 5 %, comme c'est sensiblement le cas actuel ; l'intérêt réservé serait donc de 7 %. Le capital devrait donc recevoir un intérêt de 14 francs par tonne extraite, avant tout partage avec l'Etat, mais après les amortissements usuels (article 18 du cahier des charges). Etant cumulatif, il s'augmenterait de tous les reliquats des années antérieures, tant que les bénéfices n'auraient pas permis la distribution de ce minimum annuel de 14 fr.

Eh bien, dans le calcul que nous faisons plus loin, pour neuf

des plus puissantes compagnies, pendant les cinq années les plus heureuses pour l'industrie houillère, le taux de 14 fr. n'a été atteint que de justesse, une seule année, par une seule compagnie (Blanzey, 1929).

Ainsi, même s'il n'y avait jamais eu de reliquat, même si toutes les compagnies avaient été également prospères, même si toutes les années avaient été aussi favorables que 1929, même si le taux de l'argent à long terme n'avait jamais dépassé 5 %, toutes hypothèses, hélas, fort éloignées de la réalité, l'industrie houillère aurait été incapable de verser une participation quelconque à l'Etat, sous le régime de la loi de 1919.

Sarre et Moselle, dira-t-on, fournit la preuve du contraire, puisque, en sus de tous impôts et redevances, cette mine, sous le régime de la loi de 1919, a versé à l'Etat, pour 1930, une participation de plus de 6 millions de francs, exactement fr. : 6,053.724,48 Preuve qui n'en est pas une. Sarre et Moselle est un cas absolument anormal, pour de multiples raisons.

En premier lieu, la mine était déjà exploitée avant d'être concédée, le gisement était connu, les capitaux pouvaient s'y engager avec le moindre risque. En deuxième lieu, la mine était en pleine période de croissance, elle allait bientôt doubler son extraction ; aucune possibilité semblable n'existe ou n'a existé pour les autres mines. En troisième lieu, la Société a été constituée en janvier 1920, au capital de 100 millions de francs, porté depuis à 200 millions, et la concession date du 31 janvier 1920 ; le franc de janvier 1920 valait 44 centimes or, tandis qu'il ne vaut plus aujourd'hui que 20 centimes ; autant dire que, par l'effet de la dévaluation, les capitaux de 1920 ne touchent même pas la moitié de leur dû. S'il n'y avait pas eu la dévalorisation, l'Etat ne toucherait aucune participation.

En laissant tomber le franc à rien, la loi de 1919 aurait cet effet singulier de réduire, en même temps, à rien, le montant de l'intérêt réservé au capital et d'accaparer, d'un coup, les trois quarts des bénéfices sociaux. Tous les contrats fondés

sur la loi de 1919, seront viciés, à l'origine, par la condition potestative ; car il est au pouvoir de l'Etat seul de sauvegarder ou compromettre l'équilibre monétaire.

D) SUR LA PARTICIPATION DU PERSONNEL.

Aux termes de l'article 27 du cahier des charges, sur la somme due par le concessionnaire en exécution de l'article 15 (participation de l'Etat), il sera attribué 25 % au personnel ; le surplus appartiendra à l'Etat.

La somme attribuée au personnel sera versée à la Caisse autonome de retraites des ouvriers mineurs. En adoptant ce principe, les Pouvoirs publics ont sagement paré au danger d'un traitement différentiel entre le personnel des mines anciennes et le personnel des mines sous la législation de 1919 ; une répartition individuelle entre les ouvriers mineurs de la concession intéressée eût constitué une injustice flagrante à l'égard des autres ouvriers.

Cependant, la répartition individuelle a eu ses défenseurs, et il en subsiste des vestiges, dans le texte même de l'article 27. Aussitôt après avoir posé le principe de l'attribution globale à la Caisse autonome des retraites, l'article 27 ajoute, en effet : « à moins que... plus de 20 % de l'effectif total du personnel ne réclame une répartition individuelle. » Mais une série de barrages ont été dressés pour empêcher pratiquement les pétitions d'aboutir : deux votes successifs à la majorité, élaboration d'un règlement qui ne pourra entrer en vigueur qu'après homologation par le Ministre, révision quinquennale.

Le montant de la part du personnel, ainsi que sa répartition entre les parties prenantes s'il y a lieu, sera porté par voie d'affiches à la connaissance du personnel de la mine (même article 27). Qu'en pensera le personnel ? Tout simplement que la Société et l'Etat, associés, font des bénéfices sur son dos. On lui parle d'argent dont il ne voit pas la couleur. Il sera bien tenté de récupérer cet argent à son profit immé-

diat, soit en revendiquant une majoration de salaire, soit en diminuant l'effort productif.

La participation ouvrière ne peut reposer que sur une idée de société entre patrons et ouvriers animés d'une confiance réciproque et du mutuel désir de collaborer personnellement. Elle ne doit pas être imposée, mais librement acceptée de part et d'autre ; donc, affaire de cas particuliers. Vouloir l'ériger en dogme, l'administrer indistinctement à tous les cas, comme une thérapeutique universelle, c'est, ni plus ni moins, ouvrir la voie aux expériences socialistes les plus osées, avec tous les risques qu'elles comportent.

E) SUR L'ENSEMBLE DE LA LOI.

Le caractère contractuel de la concession permet évidemment des combinaisons d'une grande souplesse, qui peuvent obvier, par la pondération des chiffres, aux inconvénients de principe que nous avons signalés. Mais une trop grande diversité des conditions entre les mines n'est pas souhaitable, ni économiquement justifiable.

L'inspiration socialiste, l'ingérence accentuée de l'Etat dans l'exploitation et le contrôle des mines, les complications bureaucratiques constituent les traits essentiels de la réforme.

Mais le principal reproche qu'on doit lui adresser est de mettre obstacle aux extensions verticales ou horizontales de l'industrie houillère. Sous le régime de la loi de 1919, une mine est paralysée ; elle est condamnée à n'être jamais qu'une mine *stricto sensu*. Alors qu'aujourd'hui, l'industrie houillère a besoin de capitaux toujours accrus, pour pousser ses ramifications dans les domaines les plus variés, en liaison avec les industries chimiques et métallurgiques, on ne craint pas de l'isoler du reste de l'économie par une hypothèque initiale qui éloignera les capitaux futurs. On ne prête pas sur une maison déjà hypothéquée. Les capitaux iront donc s'employer ailleurs, à côté de la mine, mais plus chez elle.

L'erreur a été de croire qu'on pouvait imposer un régime d'exception à l'industrie houillère.

6° Les redevances.

A) RÉGIME DE LA CONCESSION.

Les exploitants sont redevables d'une redevance fixe et d'une redevance proportionnelle.

1° *La redevance fixe* est établie en principal, sur la base de 1 franc par hectare concédé (loi de finance du 30 décembre 1916). Elle est due à partir du 1^{er} janvier de la troisième année suivant celle au cours de laquelle est intervenu le décret de concession.

Le taux de la redevance fixe est porté à 5 francs par hectare pour les mines inexploitées depuis plus de dix ans. Il est exceptionnellement abaissé à 0 fr. 30 lorsque la surface concédée n'est pas supérieure à 300 hectares et le revenu net à 1.500 francs, le combustible étant habituellement vendu pour le chauffage domestique dans un rayon de 30 kilomètres.

Au principal de la redevance fixe s'ajoute le double décime institué par la loi du 22 mars 1924. Il y a lieu de remarquer qu'au contraire, le double décime ne s'applique pas à la redevance proportionnelle.

2° *La redevance proportionnelle* comporte un prélèvement sur les bénéfices. Le taux actuel du prélèvement a été fixé par l'article 23 de la loi du 3 août 1926 ; avec les centimes additionnels et les frais, il s'élève à 28,325 %, contre 6,80 % en 1913.

Part de l'Etat	20 %
Part des Communes :	
a) Fonds commun	2,50 %
b) A la commune, siège de l'exploitation ..	2,50 %
	25 %

Fonds de non-valeurs :

(1 décime en sus — loi du 8 avril 1910 — art. 4)	2,50 %
	<u>27,50 %</u>

Frais de perception :

(3 centimes sur le total, même loi, même article)	0,825
	<u>28,325 %</u>

La loi du 31 mars 1923 a rendu applicable la législation française aux exploitations du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, mais pour la part de l'Etat seulement. Les impositions locales, départementales et communales restent en vigueur.

B) RÉGIME DU PERMIS D'EXPLOITATION.

La redevance fixe est uniformément de 1 franc par hectare, double décime en sus.

La redevance proportionnelle, perçue en totalité au profit de l'Etat, est de 5 % de la valeur sur carreau de la mine des produits vendus ; elle fait l'objet d'une évaluation administrative.

Produit des redevances.

Le produit des redevances, en 1929, pour les seules mines de combustibles de la métropole, s'est élevé, en principal, à :

Redevance fixe	1.002.086 fr.
Redevance proportionnelle	115.006.212 fr.
	<u>116.008.298 fr.</u>

Avec les centimes additionnels et les frais, ces sommes ont été portées approximativement à :

Redevance fixe	1.212.493 fr.
Redevance proportionnelle	130.302.038 fr.
	<u>131.514.531 fr.</u>

Réparties sur l'ensemble de la production, les redevances

représentent une moyenne de 2 fr. 40 par tonne d'extraction nette, contre 0 fr. 23 en 1911, soit plus du décuple.

Le tableau suivant montre le détail de l'évaluation des redevances en principal. On remarquera que près de la moitié du produit total de la redevance fixe provient de la taxe de 5 francs par hectare prélevée sur les mines inexploitées ; ainsi apparaît la lourde pénalisation qu'elles supportent.

On remarquera aussi, au point de vue de la liquidation des redevances, que la plupart des mines sont placées sous le régime forfaitaire. C'est la règle générale lorsque l'exploitation minière constitue l'objet principal de l'entreprise. Dans ce cas, le revenu net imposable comprend la totalité des sommes dont la distribution a été votée aux actionnaires au cours de l'année civile précédant celle du rôle de la redevance, quelle que soit l'origine des bénéfices (industries annexes, participations, revenus du portefeuille, etc.). L'évaluation administrative s'applique seulement aux sociétés dont l'objet principal est étranger à l'industrie minière, par exemple aux sociétés métallurgiques ou aux compagnies de chemin de fer, pour les mines qu'elles exploitent.

TABLEAU N° 9.
MINES DE COMBUSTIBLES

ANNÉE 1929.

Produit des Redevances
(en principal)

1° *Redevance fixe.*

	Concessions imposées			
	à 0 fr. 30	à 1 fr.	à 5 fr.	Totaux
Nombre de concessions.....	18	427	254	699
Etendue en hectares	2.107	512.874	97.716	612.697
Montant en principal, fr. ..	632	512.874	488.580	1.002.086

2^o *Redevance proportionnelle.*

	Régime forfaitaire	Evaluation administrative	Totaux
Montant du revenu net ..	437.076.513	30.707.775	467.784.289
Montant de la redevance .	107.943.861	7.062.351	115.006.212

(Extrait de la *Statistique de l'Industrie minérale*, année 1929.)

7^o **Les impôts ; la taxe à la production.**

L'exploitation des mines n'est pas sujette à patente. Ainsi en décide la loi même qui a institué les redevances minières (article 32 de la loi du 21 avril 1810).

Les redevances minières tiennent lieu de patente (même loi, article 33). Il s'agit d'une législation particulière dont l'esprit, d'ailleurs, ne saurait être étendu ou déformé par analogie avec la loi postérieure sur les bénéfices industriels et commerciaux (Conseil d'Etat, recours du ministre des Finances, 7 juillet 1927, *Redevances*, p. 277).

Pour les autres impôts, les mines sont soumises au droit commun, à une modalité près.

La taxe à la production n'est, en effet, qu'une modalité particulière de la taxe sur le chiffre d'affaires, résultant de l'article 142 de la loi du 13 juillet 1925. Sa perception est exclusivement reportée sur les ventes effectuées par les mines, les fabricants de coke, et les importateurs. Les opérations commerciales consécutives à la vente par le producteur ou par l'importateur échappent à l'impôt. On saisit la pensée du législateur d'éviter que le montant de la taxe ne vienne s'intégrer plusieurs fois dans le prix du combustible avant d'atteindre le consommateur.

Le taux de la taxe fut fixé à 1,80 % par la loi du 13 juillet 1925 et porté à 2,50 % par la loi du 4 avril 1926, compris 0,15 % pour les départements et les communes.

Le taux de 2,50 % a été maintenu depuis le 4 avril 1926. L'article 3 de la loi du 16 avril 1929 avait bien prévu son élévation à 3,65 %, à partir du 1^{er} janvier 1930, mais cette disposition, d'abord différée au 1^{er} avril 1931 par l'article 25 de la loi du 29 décembre 1929, fut purement et simplement abrogée par la loi du 31 mars 1930, article 13. L'annonce de l'élévation du taux de la taxe avait, en effet, suscité de très vives protestations. Les ressources supplémentaires qu'on espérait devaient être versées à la Caisse autonome des ouvriers mineurs, afin que cette Caisse pût porter de 3.500 francs à 5.000 francs le montant annuel de la retraite servie à ses adhérents. Mais il fut bientôt démontré que la Caisse disposait déjà de ressources suffisantes pour augmenter la retraite ; l'élévation du taux de la taxe devenait ainsi une mesure superflue, qu'on se décida finalement à rapporter.

Le contentieux de la taxe à la production est riche de nombreux litiges. M. Paul Cheminai, Chef du Service du Contentieux au Comité des Houillères, leur a consacré une analyse très complète qu'a publiée la *Revue de l'Industrie Minérale*, numéro du 15 octobre 1931 ; on la consultera utilement. Nous n'y ajouterons qu'une observation, concernant l'application de la taxe au montant des frais de transport.

On sait que l'Administration entend taxer les frais de transport lorsque la mine vend le charbon franco gare ou port destinataire. Juridiquement, on peut interpréter les textes en faveur d'une telle extension ; économiquement, la prétention est deux fois inacceptable. Une première fois, parce qu'elle ajoute à l'impôt sur les transports, déjà inclus dans les tarifs de chemins de fer, un super-impôt de 2,50 %. Une seconde fois, parce qu'elle aboutit pratiquement à l'impossibilité pour les mines de faire des prix rendu ; les revendeurs des mines le peuvent, les mines ne le peuvent pas ; l'action commerciale des mines s'en trouve considérablement gênée. Qu'on n'objecte pas qu'au taux de 2,50 %, sur 40 ou 50 francs de transport par tonne, la taxe ait un effet négligeable ; bien des trac-tations échouent à un franc près.

Au reste, s'il s'agit bien d'une taxe à la production, elle doit taxer le produit au lieu de production sur sa valeur en ce lieu, et non pas sur celle qu'elle aura à destination quand il est établi un prix rendu. Si le texte légal ne permet pas cette interprétation, il faut réformer le texte pour rester dans la logique.

8° Les charges fiscales comparées.

Le tableau n° 10 montre la répartition des produits de l'industrie houillère en 1931, pour cinq compagnies, représentant ensemble environ le tiers de l'extraction française totale. Sur ces cinq compagnies, les prélèvements de l'Etat se sont élevés à plus de 151 millions de francs. Réparti sur une extraction nette de 16.700.000 tonnes, ce prélèvement correspond à un impôt de 9 fr. 07 par tonne.

Un calcul analogue au nôtre a conduit le Comité des houillères au taux voisin de 9 fr. 20. Ce taux résulte d'une moyenne opérée sur six compagnies, de trois bassins différents et dont la production représente environ le quart de l'extraction totale. Pour ces six compagnies, qui publient chaque année leurs résultats sur des bases identiques, une comparaison peut s'établir assez facilement entre le taux des impôts avant-guerre et leur taux actuel :

	Par tonne nette	Par tonne marchande
1913	0 fr. 44	0 fr. 49
1929	9 fr. 50	10 fr. 65
1930	9 fr. 35	10 fr. 45
1931	9 fr. 20	10 fr. 30

En francs-papier, le coefficient de majoration des impôts est de 21 par rapport à l'avant-guerre. M. Jacques Launay aboutissait déjà à cette même constatation pour l'année 1927. En francs-or, le coefficient est 4,7.

Un rapprochement avec l'étranger va nous montrer que

l'industrie houillère française détient le privilège peu envié d'être la plus lourdement imposée.

Dans la Ruhr, la charge fiscale par tonne disponible pour la vente, a varié de 30,8 pfenning-or, à 114,8 en 1929 et à 125,7 en 1930 (1). Avec la monnaie allemande au pair, la charge équivalait à 7 fr. 65 par tonne, y compris 0 fr. 75 environ de contribution directe aux charges de Réparations.

En Grande-Bretagne, la fiscalité a toujours été très douce à l'égard des houillères. Le mémoire publié par le Berghau-Verein d'Essen en 1929, sur des renseignements de source officielle, chiffrait la charge fiscale du charbon anglais entre 30 pfenning-or pour le Northumberland et 47 pfenning-or pour le Sud du Pays de Galles, par tonne disponible pour la vente. Le « Derating Act 1929 » a encore réduit ces taux de 75 %, à partir du 1^{er} octobre 1929. En sorte qu'aujourd'hui, la charge fiscale du charbon anglais n'excéderait pas 70 centimes. Il s'y ajoute, il est vrai, le montant des royalties, ou loyer que les entreprises houillères doivent payer au propriétaire de la surface. Ce loyer était de 5 d. 90 en 1929, 5 d. 88 en 1930, 5 d. 95 pour le quatrième trimestre 1931. Compte tenu de la dévalorisation du sterling, la charge fiscale et locative des mines anglaises serait ainsi au total de l'ordre de 3 francs par tonne.

L'économiste anglais Louis nous apporte une confirmation du chiffre en estimant à 1 million de livres le montant de l'impôt sur le revenu payé par l'ensemble des houillères britanniques et à 5 millions celui des royalties, pour l'année 1931. Avec la Livre au point d'or, ce total de 6 millions de livres équivalait à 750 millions de francs, à répartir sur les 223 millions 1/2 de tonnes métriques extraites en 1931, soit 3 fr. 36 par tonne. Avec la dévalorisation de 30 % non compensée par un relèvement correspondant du taux des impôts et royalties, la charge fiscale tombe effectivement en dessous de 3 francs par tonne.

1. A l'estimation des exploitants.

Le montant des contributions, taxes, redevances payées par les houillères belges a été ramené en 1930, à 1 fr. 25 belge, soit moins de 0 fr. 90 français. La redevance proportionnelle des mines, précédemment au taux de 10 %, a été complètement supprimée en 1930.

Dès lors, on peut dresser le tableau comparatif des charges fiscales de l'industrie houillère dans les principaux pays producteurs européens, par tonne marchande, en 1930-1931, valeur ou contre-valeur en francs français :

France	10 fr. 30
Allemagne	7 fr. 65
Grande-Bretagne	3 fr. 36
Belgique.....	0 fr. 90

9° Les bénéfices des compagnies.

Tous les projets de réforme du régime minier, à tendances socialistes plus ou moins accusées, ont, pour fonds commun, la critique des prélèvements capitalistes. On en a tant dit qu'un souci élémentaire commande tout d'abord de chiffrer exactement l'importance de ces prélèvements. Nous avons, tout exprès, effectué le calcul, pour la période 1927-1931, dans le cas de neuf compagnies, parmi les plus puissantes et les prospères. Ensemble, elles représentent plus de la moitié de la production houillère française. Huit appartiennent au bassin du Nord et du Pas-de-Calais : Aniche, Anzin, Béthune, Bruay, Courrières, Lens, Marles et Vicoigne-Nœux-Drocourt. La neuvième, Blanzv, au bassin de Bourgogne. Toutes les neuf sont sous le régime de la loi de 1810.

Il va sans dire qu'étendu à l'ensemble des entreprises houillères, le calcul eut conduit à des taux nettement inférieurs : pour 1927, la moyenne générale s'établissait seulement à 77 % du taux que nous indiquerons.

En remontant à l'année 1927, nous embrassons une période relativement favorable pour l'industrie houillère, du lendemain

de la grève des mineurs anglais, aux années 1929 et 1930, années de grande activité, sauf la fin de 1930. Les difficultés rencontrées en 1927 et 1928, comme sur la fin de 1930, nous paraissent aujourd'hui assez bénignes, par comparaison avec 1931, qui déjà éprouve l'acuité de la crise. Tous les chiffres sont comparables, le franc ayant été stabilisé de fait en 1927 et légalement en 1928.

Rapportant à la tonne d'extraction nette, les rémunérations *brutes* touchées par les actionnaires et les obligataires, il a été distribué, par exercice :

1927	.....	10 fr. 15
1928	.....	11 fr. 10
1929	.....	11 fr. 60
1930	.....	11 fr. 50
1931	.....	9 fr. 20

Dans la mesure où nous pouvons anticiper sur les résultats de 1932, nous ne craignons pas d'affirmer qu'ils seront inférieurs à ceux de 1931.

Il s'agit, répétons-le, de rémunérations brutes. Le capitaliste ne touche effectivement qu'une rémunération *nette*, après retranchement de l'impôt cédulaire sur le revenu et de la taxe de transmission sur les titres au porteur. En 1931, malgré la réduction du taux de l'impôt cédulaire de 18 à 16 %, le retranchement a été de 24 % à Aniche, de 28 % à Anzin, de 26 % à Lens, compte tenu de l'exonération sur le revenu des filiales, de 35 % à Courrières.

Ces chiffres, dont l'exagération est manifeste, révèlent le rôle insidieux et accablant de la taxe de transmission, au taux en apparence anodin de 0,25 % (1). Mais les 0,25 % s'appliquent au cours moyen de l'action durant l'exercice écoulé. Si la spéculation a travaillé le titre, l'actionnaire se trouvera lourdement et injustement pénalisé. Même si la spéculation n'a pas donné la Bourse capitalisant les revenus à 3 % en moyenne, les 0,25 % de la taxe de transmission représentent 8 à 9 % du

1. Porté à 0,30 par la loi du 28 février 1933.

revenu, qui s'ajoutent aux 16 % de l'impôt cédulaire et conduisent à une amputation moyenne des coupons de 25 %. Encore ne tenons nous compte que des impôts qui viennent directement en déduction des coupons ; nous faisons abstraction de l'impôt général sur le revenu.

Sur ces bases, la rémunération nette des capitaux, par tonne d'extraction nette, se trouve réduite à 8 fr. 50 environ, pendant les années 1928 à 1930 ; elle est ramenée à 6 fr. 50 en 1931. Or, nous savons que le capital nécessaire pour l'exploitation houillère peut être évalué à 250 francs par tonne d'extraction nette. C'est dire qu'un capital de 250 francs investi dans les mines, ne peut toucher, au mieux, qu'un intérêt de 3,5 % net.

Voilà le profit pour neuf compagnies, parmi les privilégiées.

Pour passer à l'ensemble des houillères, il suffit, en première approximation, de réduire d'un quart la moyenne des neuf compagnies. Ce rapport se vérifie pour l'année 1927 et il n'a pas dû varier beaucoup depuis. Dans son travail relatif à l'année 1927, M. Jacques Launay établissait, en effet, que la moyenne générale des dividendes bruts ressortait à 7 fr. 80 par tonne, soit 77 % du taux des neuf compagnies (10 fr. 15).

En première approximation donc, le dividende brut moyen a dû s'élever entre 8 et 9 francs, la tonne, en 1928, 1929 et 1930, pour revenir en dessous de 7 francs en 1931.

Avant la guerre, le dividende brut moyen, par tonne, avait été de 2 fr. 47 en 1909, 2 fr. 32 en 1911, 2 fr. 55 en 1913. En 1929 et 1930, il aurait donc, tout au plus, atteint le coefficient 3,6 par rapport à 1913. En 1931, il n'est plus qu'au coefficient 2,7. Par comparaison, rappelons que le coefficient des impôts est à 21 et celui des salaires un peu supérieur à 6.

Le montant global des dividendes nets distribués en 1928, 1929 et 1930 a été, pour chacune de ces années, de l'ordre de 350 à 400 millions de francs. Pour 1931, il a été ramené à moins de 300 millions.

Qu'on imagine, à présent, la nationalisation des mines adoptée en principe, malgré l'infériorité économique de cette forme outrancière de l'étatisme. Qu'on procédât par voie

d'expropriation pour cause d'utilité publique et fixation d'indemnité par le jury, ou bien, par achat de titres en bourse, les deux seules alternatives légales, il faudrait, pour une capacité productive de 55 millions de tonnes par an, disposer d'environ douze milliards de francs ou se les procurer par l'emprunt. A 4 1/2 % net, la charge annuelle pour l'Etat serait supérieure à 500 millions de francs. Aux nouveaux capitalistes, l'Etat industriel assurerait donc, indépendamment de la conjoncture, un revenu stable incompressible, supérieur aux plus gros dividendes distribués à ce jour, pendant les années les plus prospères, aux actionnaires des compagnies.

Au reste, qui sont ces capitalistes que l'on pourchasse ? Pour beaucoup, de petits épargnants, des familles laborieuses de la région du Nord. Ainsi s'explique l'intervention du député socialiste Basly, maire de Lens, à la Chambre (1), proposant qu'on remît les charbons allemands aux mines sinistrées, pour leur permettre de reprendre la distribution des dividendes : « J'ai pu constater que nombreux étaient les petits ménages qui avaient de ces coupures ; ces petits actionnaires n'ont rien touché pendant quatre ans ; il faut prendre des mesures, il faut encourager l'épargne ouvrière... »

10° Les réserves et les amortissements.

On a dit qu'à côté des bénéfices distribués, il y avait les bénéfices occultes : provisions, réserves pour éventualités diverses, amortissements excessifs, éléments d'actif sous-évalués.

Nous remarquerons, d'abord, qu'il n'y a de bénéfice vraiment acquis que le bénéfice distribué. La part affectée aux provisions ou aux réserves peut ne représenter qu'une répartition différée, mais le seul fait de la différer la rend aléatoire pour le capitaliste.

1. *Journal Officiel* du 5 décembre 1918.

En second lieu, les temps actuels ne justifient que trop bien les réserves de prévoyance qui ont pu être constituées antérieurement. C'est à ces principes de prudence et d'aisance de trésorerie, traditionnellement observés dans les grandes entreprises françaises, qu'est due l'atténuation relative de la crise dans notre pays.

En troisième lieu, l'industrie houillère est dans la nécessité absolue de constituer de grosses réserves et de pratiquer de larges amortissements. Comme toutes les industries, elle a dû renouveler son fonds de roulement amenuisé par la dévalorisation du franc. Elle a dû faire face aux dépenses de rationalisation, à celles qu'a exigées l'équipement électrique et mécanique de la production. Elle doit remplacer assez vite un matériel et un outillage qui s'usent et que les progrès de la technique peuvent conduire à rebuter prématurément.

Mais plus qu'aux autres industries, ses caractères distinctifs lui créent des exigences propres et particulièrement lourdes. Nous avons suffisamment insisté dans le chapitre I^{er} sur les besoins croissants en capitaux qu'implique l'industrie houillère, conséquence du caractère migrateur de l'exploitation, conséquence aussi du caractère de plus en plus complexe que lui valent les fabrications annexes. L'industrie houillère doit, chaque jour, préparer sa tâche du lendemain, avec des capitaux neufs ou reconstitués ; à mesure qu'elle épuise une veine, un puits, elle doit amortir les capitaux investis dans les travaux et l'équipement correspondants. L'exploitation détruit les capitaux ; voilà ce qu'il faut retenir, ce qui distingue l'industrie houillère des autres industries, en lui imposant un supplément de charges financières.

Au mois de février 1928, le gouvernement allemand avait chargé une commission de cinq membres, présidée par le Dr Schmalenbach, de mener une enquête sur l'industrie houillère de la Ruhr. Parmi les questions examinées par la Commission figure, en particulier, celle des amortissements. Il est intéressant de noter, sur ce point, l'opinion des experts officiels. Fort à propos, la Commission Schmalenbach a cru

devoir rappeler que si l'on n'accordait pas à une industrie un taux d'amortissement suffisant, on la condamnait à mort ; et elle a estimé que l'amortissement nécessaire, pour l'entretien de la capacité productive des houillères et le maintien de leur rentabilité devait être calculé au taux de :

Par tonne marchande de houille	1 mk 74.
Par tonne de coke (en supplément de la houille) ..	1 mk. 19
Par tonne de briquettes (en supplém. de la houille)	0 mk. 20

La question fut reprise en 1929 par l'Association minière de la Ruhr (Bergbauverein), dans le long mémoire (mars 1929) qu'elle adressa au Cabinet d'Empire, à l'invitation de celui-ci, sur la situation de l'industrie houillère qui n'avait cessé d'empirer. Au sujet des amortissements, le mémoire établissait que les taux de la Commission Schmalenbach s'étaient révélés beaucoup trop bas et qu'ils n'assuraient pas le *financement des travaux neufs*. L'erreur commise a frappé les exploitants ; les personnes rompues à l'étude des phénomènes économiques ont également compris le danger de ce « manque à amortir » qui a creusé un trou énorme dans les actifs réels des entreprises ; il a fallu couvrir par des capitaux nouveaux les frais d'entretien des exploitations. Le Bergbauverein évaluait le taux nécessaire des amortissements à 2 mk. par tonne, soit 12 francs, un montant de l'ordre des plus forts dividendes distribués en France.

Signalons enfin, accessoirement, trois motifs plus particuliers à l'industrie houillère, de constituer des réserves ou provisions : les stocks, les dégâts de surface, les rentes au personnel pour les retraites ou les accidents du travail.

Les stocks constituent une charge particulièrement lourde pour l'industrie houillère. D'abord, une charge de trésorerie. Une mine qui extrait annuellement un million de tonnes et qui doit, faute de débouchés, mettre en stock l'extraction de cinq semaines, environ 100.000 tonnes, immobilise dans cette opération environ 10 millions de francs. Il faut avoir cette somme immédiatement disponible, sans quoi c'est la mise en

chômage immédiate de 12 ou 13.000 ouvriers. Les stocks représentent essentiellement une *avance en travail*, consentie par la mine à ses ouvriers.

Hormis l'avantage de solidarité sociale, ils n'offrent que des inconvénients pour la mine. Nous avons déjà vu que le charbon se prête mal à la mise en stock, que celle-ci occasionne de très gros frais et des pertes considérables, en manquants, déchets, détérioration de qualités, etc... A la charge de trésorerie, s'ajoute ainsi une charge définitive au bilan : ou bien il faut sous-évaluer largement la valeur des stocks à l'actif, ou bien il faut grossir les provisions au passif.

Les dégâts de surface engagent la responsabilité de la mine qui est tenue de les réparer. La situation des exploitations, à cet égard, diffère sensiblement, selon qu'elles travaillent ou non sous des agglomérations urbaines. Malgré les soins apportés au remblayage des galeries abandonnées, les affaissements sont inévitables ; lorsqu'ils se produisent sous des villes comme Saint-Etienne, Douai, Valenciennes, ou Lens, les mines peuvent être condamnées à de fortes indemnités envers les propriétaires des immeubles endommagés. Il est prudent de ne pas attendre les condamnations, ni même le dommage, pour constituer des provisions au bilan.

Nécessitent également des réserves les rentes que les mines servent à leur personnel, rentes viagères dont il convient de capitaliser le montant. Ces rentes sont, soit des retraites d'ancienneté, soit des rentes d'invalidité à la suite d'accidents du travail. Il est de règle, en effet, que les mines restent leurs propres assureurs ; leurs effectifs sont suffisants pour que joue la loi des grands nombres et que les risques soient sensiblement couverts par la moyenne mathématique.

Conscientes de ces diverses nécessités, les compagnies houillères ont toujours largement doté leurs réserves, au moyen de prélèvements sur les bénéfices, et elles s'en sont servi pour accroître leur patrimoine et améliorer leur équipement.

En consultant le bilan, on remarquera, en effet, que les

réserves au passif n'ont pas une contre-partie stérile à l'actif. En faisant la part des besoins de la trésorerie, sous Caisse, banques et débiteurs divers, pour le fonds de roulement, les réserves ont principalement leur contre-partie au premier établissement ou dans le portefeuille, c'est-à-dire en investissements productifs pour l'entreprise elle-même ou ses filiales.

Grâce à ces pratiques, les houillères ont pu faire face aux dépenses de l'outillage et aux extensions nouvelles, sans recourir à l'emprunt dans une mesure appréciable et sans grever, par conséquent, l'entreprise des servitudes qui ont constitué ailleurs la rançon fréquente des progrès économiques et techniques.

Ce sont ces mêmes pratiques qui leur ont aussi permis de surmonter les crises précédentes. La gravité et la persistance exceptionnelles de la crise actuelle ont cependant nécessité, en ces derniers temps, des recours plus fréquents au crédit pour parer aux difficultés de trésorerie. Les placements d'obligations de Courrières et de Bruay constituent les deux opérations les plus importantes de ce genre.

L'Etat, lui-même, dans la gestion des mines domaniales de la Sarre, ne s'est pas comporté autrement que les compagnies privées. C'est qu'il n'y a pas deux méthodes possibles, l'une pour l'industrie privée et l'autre pour les régies directes. Il n'y en a qu'une qui soit saine, et la nature même de l'industrie l'impose indistinctement à tous : prélever par priorité, sur les produits de l'exploitation, les capitaux nécessaires pour de larges affectations aux réserves, pour le financement des travaux neufs et des extensions.

11° La répartition des produits de l'industrie.

En complément des indications que nous avons déjà fournies dans les paragraphes précédents, le tableau n° 10 donnera, dans le cas de cinq compagnies, une vue détaillée des prélèvements opérés sur les résultats de 1931, en faveur de

l'Etat (impôts), du capital (dividende des actions et intérêt des obligations) et du personnel (salaires, dépenses sociales).

Avec une extraction de 16.698.000 tonnes, les cinq compagnies considérées représentent ensemble à peu près le tiers de l'extraction française en 1931.

Les chiffres sont extraits des rapports, bilans, comptes de profits et pertes, soumis aux Assemblées générales de 1932.

Ce tableau permet de constater que l'Etat a prélevé sur les cinq compagnies :

151.536.000 francs,

tandis qu'actionnaires et obligataires n'ont reçu que :

104.626.000 francs.

Le prélèvement opéré par l'Etat a donc excédé de 45 % le prélèvement en faveur du Capital.

Rapporté à la tonne d'extraction nette, le partage a donné :

Pour l'Etat	9 fr. 07
Pour le Capital	6 fr. 26
(dividende net)	

En faisant intervenir le personnel, comme troisième co-partageant, nous voyons que sa part dépasse 80 % à Anzin et Aniche ; elle est encore de 71 % à Blanzy. La rémunération du personnel représente près de 6 fois celle du capital à Blanzy, plus de 7 fois à Aniche, près de 15 fois à Anzin.

Rappelons ici, pour mieux apprécier les chiffres grâce à une comparaison, qu'au cours de ses expériences sociales et trade-unionistes des premières années d'après-guerre, la Grande-Bretagne avait inauguré un système de répartition des produits de l'industrie houillère entre les ouvriers et les exploitants. L'accord de juillet 1921, conclu sous les auspices du gouvernement britannique, stipulait qu'après avoir prélevé, sur les recettes, tous les frais de production autres que les frais de main-d'œuvre, 83 % du reliquat iraient aux ouvriers, 17 % aux exploitants, soit sensiblement la proportion 5 contre 1. La proportion de fait dans l'industrie houillère française est nettement plus favorable pour l'ouvrier.

Mais le trait le plus frappant de la répartition tripartite est incontestablement l'excès de fiscalité. L'Etat tend à s'attribuer une part de plus en plus grosse, aux dépens des deux autres co-partageants. Depuis la guerre, le coefficient des impôts est passé à 21, tandis que les salaires ne sont qu'à 6, les dividendes qu'à 2,7. Les résultats détaillés des compagnies en témoignent éloquemment. Voici, par exemple, les chiffres concernant Blancy :

	1913	1931
Etat (impôts)	3,66 %	16,14 %
Capital (dividendes).....	19,50	12,83
Personnel (salaires).....	76,84	71,03
	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>

Les cinq compagnies qui figurent au tableau sont, toutes cinq, sous le régime de la loi de 1810. Il peut être intéressant de constater aussi le jeu de la loi de 1919 sur le cas de Sarre et Moselle, cas d'ailleurs exceptionnel pour les multiples raisons que nous avons développées plus haut. Sous les réserves que cette observation comporte, la répartition entre l'Etat et les actionnaires, sur les résultats de 1930, s'est opérée comme suit :

Impôts :	(en milliers de francs)
Contribution et redevances à la charge de la Société....	19.464
Impôts sur les coupons	3.760
Participation contractuelle (loi de 1919).....	6.054
Prélèvement total en faveur de l'Etat.....	<u>29.278</u>
Prélèvement en faveur du capital (Dividende net) ..	21.518

Sarre et Moselle ayant extrait en 1930, en chiffres ronds, 3 millions de tonnes, les prélèvements à la tonne ont été respectivement :

Pour l'Etat	9 fr. 70
Pour le capital	7 fr. 15

Les taux et proportions sont sensiblement les mêmes que pour les autres compagnies,

12° Conclusion.

La loi de 1810 est à l'origine du développement de l'industrie houillère en France. En instituant la propriété perpétuelle, elle a permis aux capitaux de travailler en sécurité, sinon avec profit. Les 55 millions de capacité de production annuelle atteints en 1929 et 1930 parlent d'eux-mêmes : ils traduisent l'effort accompli et l'efficiencia économique du régime qui a permis un tel résultat, dans un pays que la nature n'avait pas spécialement gratifié.

La loi de 1919 donne satisfaction aux tendances socialistes, mais, en même temps, elle éloigne les capitaux. Elle contient de dangereuses illusions. Economiquement, elle présente de grandes faiblesses, qu'on entend compenser administrativement par la liberté laissée à l'Etat d'en varier arbitrairement les conditions d'application. Le cas de Sarre et Moselle, seul cas pratique relevant de la nouvelle loi, ne prouve rien, parce qu'il est exceptionnel sous tous les rapports.

Reprochait-on à la loi de 1810 de trop favoriser les capitalistes ? Il suffit de chiffrer loyalement les résultats pour dissiper la légende. Les capitalistes en sont réduits à la portion congrue et conservent tous les risques de l'entreprise. Sans courir aucun risque, l'Etat se taille la part du lion ; il prélève 8 francs par tonne, quand la rémunération nette du capital est réduite à 5 fr. 60 (moyennes 1931).

L'excès de fiscalité est manifeste. Il paralyse l'effort, décourage les initiatives.

Il n'est évidemment plus question de réformer le régime minier pour faire participer davantage l'Etat aux bénéfices. La proposition de loi Durafour (1) marque la dernière aventure des réformateurs, qui préconisaient alors, d'emblée, la nationalisation des mines. On consultera, sur cette proposition, le rapport déposé par M. Charlot, député, sur le bureau de la

1. Proposition de loi n° 984.

TABLEAU N° 10.
RÉPARTITION DES PRODUITS DE L'INDUSTRIE HOULIÈRE EN 1931

	Anzin	Aniche	Lens	Courrières	Blanzv
<i>(en milliers de francs)</i>					
1° <i>Prélèvements en faveur de l'Etat :</i>					
a) Contributions à la charge de la Société :					
Timbre	580	—	460	343	
Taxe à la production (2,5 % du chiffre d'affaires)	40.657	—	7.937	7.492	
Redevances	11.621	—	15.406	15.586	
Contributions foncières	2.509	—	4.046	1.450 (4)	
Taxes diverses		—	268		
	25.367	21.573	24.817	24.271	
b) Sur les coupons (actions et obligations) :					
Taxe de transmission	7.488	7.106	4.524	3.050	
Impôt cédulaire			2.830 (3)	7.811	
Total	32.855	28.679	32.471	35.432	22.699
2° <i>Prélèvements en faveur du capital (2) :</i>					
Actions, dividende net	19.212	22.450	20.846	18.480	18.033
Obligations, revenu net	—	env. 150	—	env. 5.455	
Total	19.212	22.600	20.846	23.935	18.033
3° <i>Prélèvements en faveur du personnel :</i>					
Salaires	242.994	174.880	—		
Charges sociales	40.540	39.052	31.714		
Total	283.534	213.932	—		99.857
Récapitulation en % :					
Etat	9,8	40,8			16,2
Capital	5,7	8,5			12,8
Personnel	84,5	80,7			71,0
	100	100			100

1. Compris 340.534 fr. 62 versés aux délégués mineurs.

2. Non compris l'attribution statutaire de 2 % au Conseil.

3. Deduction faite de l'exonération sur le revenu des filiales.

Chambre, séance du 29 juin 1926, au nom de la Commission des Mines (1).

Les tendances législatives récentes prouvent d'ailleurs que le législateur a compris les inconvénients de la loi de 1919. Ainsi, par la loi du 28 juin 1927, il a admis que l'exploitation des gisements secondaires pourrait être faite dorénavant sous le régime allégé du permis d'exploitation. Il a encore été sensiblement plus loin, par la loi du 9 février 1930, n'hésitant pas à porter atteinte au principe de l'incommutabilité des contrats de concession, en permettant aux exploitants soumis au régime de la loi de 1919, d'abandonner ce régime pour celui du permis d'exploitation institué par la loi du 28 juin 1927.

1. Documents parlementaires, Chambre, annexe n° 3039.

APPENDICE A LA TROISIÈME PARTIE

LA PLACE DE L'INDUSTRIE HOUILLÈRE DANS L'ÉCONOMIE FRANÇAISE

L'industrie houillère française fournit au pays les deux tiers des tonnages nécessaires à la consommation ; sa capacité productive lui permettrait d'en couvrir une plus large part.

Ajoutant aux 80 millions de tonnes de consommation annuelle moyenne en charbons de ces dernières années, l'équivalent de la production d'énergie hydraulique et des importations de pétroles, essences et dérivés la consommation annuelle totale d'énergie, en France, équivaut à 90 millions de tonnes de charbon. L'industrie houillère française, avec une production annuelle de 55 millions de tonnes, peut d'ores et déjà couvrir 60 % des besoins normaux du pays en énergie.

La valeur de la production nette, sur le carreau de la mine, ressortait en 1929, à 6 milliards de francs, en chiffres ronds.

Les capitaux investis dans l'industrie houillère française sont évalués à 12 milliards de francs. Ils reçoivent une rémunération annuelle nette de l'ordre de 300 à 400 millions de francs, suivant les années.

Au 31 décembre 1930, les houillères employaient 300.525 ouvriers, effectif réduit à 275.356 au 31 décembre 1931, par suite de la crise. On compte qu'en temps normal, avec les femmes et les enfants, les houillères font vivre 8 à 900.000 personnes. Elles payent annuellement trois milliards de salaires.

Pour sa part, l'Etat prélève, en redevances et contributions diverses, un montant annuel de l'ordre de 400 à 500 millions de francs.

Ces chiffres résument l'importance substantielle de l'industrie houillère dans l'économie française. L'industrie houillère peut se compter en bon rang parmi les principaux éléments de la prospérité nationale.

Une solidarité s'institue spontanément entre les membres d'une même communauté ; tous sont directement intéressés à la prospérité générale. L'industrie houillère a trop conscience de cette loi pour risquer le reproche d'appétits égoïstes. L'opposition classique entre le producteur et le consommateur est purement de façade. Quand on va au fond des choses, on découvre l'identité des intérêts ; elle réside dans un juste équilibre, stable et durable, des conditions du marché. Au reste, l'industrie houillère française a bien souvent lié partie avec les consommateurs ; les interpénétrations financières sont devenues fréquentes avec la métallurgie, les industries chimiques. Les relations qui se créent ainsi, et se développent sans cesse, contribuent, mieux que toute réglementation d'autorité, à la conciliation des intérêts et à la stabilité du marché.

QUATRIÈME PARTIE

La question ouvrière



CHAPITRE PREMIER

Le recrutement de la main-d'œuvre

1^o Le problème de la main-d'œuvre.

En traitant des caractères distinctifs de l'industrie houillère, nous avons souligné l'importance particulière du facteur humain dans la production houillère. Sans une main-d'œuvre qualifiée et abondante, l'industrie houillère est condamnée à végéter.

A cet égard, aussitôt après la guerre, la situation de la France était véritablement critique. Une grande partie de la population minière se trouvait dispersée ou décimée. La dénatalité tarissait les sources mêmes du recrutement d'une profession qu'on n'embrasse pas à tout âge. Le nivellement des salaires, aux dépens de l'ouvrier qualifié, rejetait vers les professions plus faciles les disponibilités en main d'œuvre. Bien mieux, dans les régions minières même, la prime alléchante des hauts salaires offerts, sans beaucoup de discernement, par les services et les entrepreneurs des régions libérées, incitait bon nombre d'ouvriers à désertir les emplois stables des vieilles industries pour des occupations temporaires mais plus lucratives.

L'œuvre de reconstitution des houillères sinistrées eût été vaine si, parallèlement, à chacun de ses stades, on n'eût procuré aux mines la main-d'œuvre nécessaire pour exploiter leur capacité de production recouvrée. Les besoins étaient d'autant plus grands qu'il fallait alors compenser par un

accroissement de main-d'œuvre, l'effet de la réduction de la journée de travail, ainsi que la baisse du rendement individuel, plus que proportionnelle à la diminution des heures de travail.

Contrairement aux grands pays producteurs, la France ne dispose d'aucune élasticité de recrutement et les circonstances d'après-guerre aggravaient encore ce désavantage. L'appel à la main-d'œuvre étrangère devint une nécessité. Il était heureusement possible ; il fut donc organisé. Aussi, aujourd'hui, voit-on plus d'un tiers de l'effectif ouvrier des mines composé d'ouvriers de nationalité étrangère. C'est là, assurément, un trait assez particulier de la question minière en France. Nous y reviendrons plus loin.

Mais l'appel massif à la main-d'œuvre étrangère ne saurait être considéré comme la solution optimale du problème de la main-d'œuvre dans les mines. L'industrie houillère, pour vivre, doit s'efforcer d'obtenir une base de recrutement plus stable et plus proche, en s'alimentant en main-d'œuvre nationale.

Or, on ne vient pas à la vie de mineur sur le tard de sa carrière. Le métier exige un long apprentissage et, plus encore, une longue adaptation, physiologique et psychologique. Normalement, on est mineur de père en fils. Le fils accompagne le père à la mine et s'initie progressivement, dans la mesure de ses forces, aux divers travaux. Puis, le fils remplace le père ; la tradition se renoue. Elle unit des familles entières.

Le recrutement des mineurs doit donc s'effectuer en faisant principalement appel aux jeunes ouvriers, dans le cercle étroit de la population minière. En dehors de ce cercle, les possibilités sont rares, la cohésion même du milieu faisant obstacle à des apports fréquents de l'extérieur.

Tous ceux qui ont vécu avec les mineurs ont pu éprouver la force de cette cohésion, cimentée par un ensemble de traditions mi-corporatives et mi-familiales qui lui donnent son caractère particulier. Les poésies patoises de Jules Mousseron le barde du pays minier, comme les tableaux de Lucien Jonas,

si évocateurs et si empreints de réalisme, traduisent bien, parmi tant d'autres manifestations du même genre, tout ce qu'il y a de vivant et de pittoresque dans le folklore des mines du Nord et du Pas-de-Calais.

Mais, en même temps que le milieu s'aggrave davantage, plus pesante se fait son emprise sur l'individu et plus il devient difficile aussi d'adapter à ce milieu l'homme venu de l'extérieur. Et, finalement, c'est de la population minière elle-même, de sa fécondité et de sa fidélité au travail de la mine, que dépend surtout le recrutement des mineurs.

La fécondité et la fidélité sont des vertus dont la pratique, de tradition avant la guerre, s'est aujourd'hui singulièrement relâchée. Ne méconnaissions pas, en particulier, la désaffection croissante de l'ouvrier pour la mine. On quitte la mine comme on quitte la terre, pour les mêmes raisons. On la quitte parce qu'il s'est opéré un déclassement du mineur dans l'échelle des salaires, phénomène d'ailleurs général en Europe ; le « standing » relatif du mineur s'est abaissé (1).

Les difficultés mêmes du recrutement de la main-d'œuvre dictent à la mine le devoir de faire tout son possible pour retenir ses ouvriers. Dans les périodes de dépression, comme celle de 1932, la mine devra notamment pratiquer le système des coupes chômées, de préférence à celui des licenciements massifs.

Tant qu'elles ont pu maintenir leurs effectifs aux environs de 300.000, les mines ont pu conserver la possibilité d'une reprise rapide, avec l'espoir d'un retour plus ou moins prochain à des circonstances économiques moins défavorables. Malheureusement, l'accentuation de la crise en 1932 n'a pas permis de s'en tenir au seul système des coupes chômées et des réductions d'effectifs sont devenues nécessaires. Depuis lors, l'industrie houillère se trouve gravement frappée dans sa capacité future de production. Il n'y a pas lieu de le dissimuler, et c'est fort à propos que, dans son rapport à l'Assem-

1. *Infra*, Chapitre V, 8°.

blée Générale de 1932, le Comité des Houillères a signalé le danger. Nous lui empruntons quelques lignes particulièrement expressives qui nous serviront à conclure, parce qu'elles situent bien le problème sur son véritable terrain :

« Au rebours des voisins, *pas d'élasticité de recrutement* qui permet d'adapter presque instantanément la production à la demande quand le chômage est résorbé. *Il y a, en France, une mesure extrême au rationnement du travail minier.* La limite franchie, ce qui est crise conjoncturelle dans d'autres industries, se muerait, pour la houillère, en *crise organique*, dont la sécurité économique du pays payerait tôt ou tard la rançon. »

2^o Les étrangers.

Une étude très complète de l'immigration a paru en 1926 aux Presses universitaires de France, sous le titre *L'immigration organisée et l'emploi de la main-d'œuvre étrangère*. Sous ce titre, l'auteur, M. André Pairault, a présenté un fort volume abondamment documenté et enrichi de hors texte. Il y analyse les mesures prises, pour diriger vers la France le complément de main-d'œuvre qui lui était indispensable au lendemain de la guerre, la teneur des conventions passées à ce sujet avec les gouvernements étrangers, l'organisation des services d'immigration, et enfin la vie même des ouvriers immigrés en France, dans leurs manifestations les plus typiques.

Renvoyant à l'ouvrage, il nous suffira de rappeler que les houillères ont donné l'impulsion à ce mouvement « organisé » qui, par l'ampleur et la signification, reste sans précédent dans les annales ouvrières de la France contemporaine. L'immigration a opéré comme une véritable transfusion de sang, à l'égard d'une industrie gravement touchée par la guerre dans sa capacité de production et qui, plus encore peut-être que des destructions matérielles de l'ennemi, souffrait alors de l'épuisement de ses forces organiques en main-d'œuvre. L'immigration lui a administré ce remède clinique qui ranime les corps accidentellement affaiblis. Elle ne l'a pas seulement revigoré

pour un temps : les progrès de l'assimilation permettent, en effet, de dire que la main-d'œuvre étrangère s'est incorporée et non juxtaposée à la population minière autochtone.

Les Polonais tiennent une place à part dans le mouvement et leur contingent représente, à lui seul, aujourd'hui, les trois quarts du contingent total de main-d'œuvre étrangère dans les houillères, ainsi que le montre le tableau n° 11. La Convention signée avec la Pologne à Varsovie, le 3 septembre 1919, dite Convention franco-polonaise d'immigration et de travail, s'est spécialement appliquée à leur cas. Elle entoure les ouvriers polonais immigrés en France d'une sollicitude particulière, que renforce encore le Protocole additionnel de 1920, leur garantissant l'assimilation aux ouvriers français en matière d'assistance et d'accidents du travail.

Le mouvement polonais s'est accompli de 1919 à 1925. Il a été facilité par la préférence bien compréhensible que de nombreux mineurs polonais, déjà expatriés en Allemagne, spécialement dans la Ruhr, manifestèrent à venir travailler en France plutôt que de rester en Allemagne. Des agences d'immigration, installées par le Groupement des Houillères du Nord et du Pas-de-Calais, en Pologne et en Allemagne (à Duisbourg, pour la Ruhr) drainèrent vers la France le courant des immigrants, non sans avoir au préalable opéré un certain choix que l'affluence même des demandes permettait et qu'une sage précaution conseillait aussi. On s'efforça de recruter les éléments à la fois professionnellement les plus aptes, socialement les plus stables, moralement les plus sains, politiquement les plus assimilables. Ce souci a conduit, en général, à réserver un tour de faveur aux ouvriers chefs de famille.

Les mineurs polonais immigrés en France sont occupés principalement dans le Nord et le Pas-de-Calais.

Les Allemands et Sarro-allemands, qui viennent ensuite par l'importance de leur contingent, travaillent en grande partie comme ouvriers frontaliers dans les mines de la Moselle. Les Italiens sont en majorité dans le Sud-Est et la Moselle. Les Belges prédominent naturellement dans le Nord. Des groupes

d'Espagnols sont disséminés un peu partout. Dans les divers, figurent d'assez nombreux yougoslaves et tchécoslovaques que l'on rencontre surtout dans le Nord et le Pas-de-Calais.

Pour mémoire, citons, sans pourtant les confondre avec les étrangers, des groupes nombreux d'originaires de l'Afrique du Nord parmi les ouvriers des mines de la Loire, du Gard, du Tarn et de l'Aveyron.

La proportion des ouvriers étrangers dans le personnel des mines varie sensiblement suivant les régions. De 37 % pour l'ensemble de la France, au 30 septembre 1932, la proportion varie entre un minimum de 24 %, dans les mines de la Loire, et un maximum de 48 % en Moselle (contre 56 % au 1^{er} janvier 1931). Dans le Nord et le Pas-de-Calais, elle est de 39 %. Dans les autres bassins, elle est voisine de 30 %.

Placées par la situation économique dans la nécessité d'effectuer des compressions de personnel, les mines ont ménagé, dans la mesure du possible, l'ouvrier français. La proportion du contingent étranger dans les mines françaises s'en trouve progressivement réduite. Voici, en effet, d'après une enquête récente du Comité des Houillères, comment ont varié les effectifs français et étrangers depuis le 1^{er} janvier 1931 :

Date	Français	Etrangers	Ensemble	% étrangers
1 ^{er} janvier 1931	181.820	119.030	300.850	39,6
1 ^{er} janvier 1932	170.025	105.017	275.042	38,2
30 septembre 1932 ..	161.140	94.794	255.934	37,0

En vingt et un mois, la proportion des étrangers s'est abaissée de 39,6 à 37 %.

En fait, les diminutions d'effectifs ont porté sur la main-d'œuvre étrangère dans une mesure deux fois plus forte que sur la main-d'œuvre indigène, et trois fois plus forte si, faisant abstraction des mises à la retraite, on ne tient compte que des licenciements proprement dits et des départs pour causes diverses. Il est bien évident que l'ouvrier est moins touché par la mise à la retraite, événement normal et prévisible, que

par les licenciements prématurés. C'est donc le poids relatif de ces derniers qui traduit le mieux la part effective des compressions supportée par chaque catégorie.

Du 1^{er} janvier 1931 au 30 septembre 1932, les suppressions d'emplois se sont réparties comme suit :

	Retraités	Licenciements et départs divers	Diminution totale
Français.....	9.786	10.894	20.680
Etrangers	1.497	22.739	24.236
Ensemble.....	11.283	33.633	44.916

Rapportées à l'effectif de chaque catégorie, ces diminutions représentent :

Français.....	11,3 % au total et	5,9 % sans les retraités	
Etrangers	20,3 %	—	19,1 %
Ensemble.....	14,9 %	—	11,1 %

Retraités à part, le coefficient des compressions parmi les étrangers a été 3, 2 fois plus fort que parmi les français.

Bien que les diminutions d'effectifs aient ainsi pesé beaucoup plus lourdement sur les étrangers, on pourrait penser néanmoins qu'avant de laisser partir ou de mettre en chômage partiel un ouvrier français, les houillères devraient d'abord avoir renvoyé tous les étrangers.

A mi-chemin d'une opinion aussi extrême, il semble que les houillères établissent une distinction entre les étrangers *fixés* et les étrangers *non-fixés*, provoquant l'exode de ceux-ci, mais protégeant relativement ceux-là, comme elles protègent les ouvriers français.

Voyons-en les raisons.

Abandonnant le plan sentimental, sans même évoquer le devoir de gratitude et de fidélité envers les vieux ouvriers qui, au lendemain de la guerre, ont contribué à la prospérité nationale, le cas actuel des étrangers mérite d'être examiné sous trois aspects principaux : a) leur utilité ; b) leur loyalisme ; c) leur remplacement par des nationaux.

L'utilité des étrangers, pour le présent, correspond à leur valeur professionnelle et, pour l'avenir, à la pépinière de main-d'œuvre qu'offrent leurs enfants. Ne disons pas que l'ouvrier étranger travaille mieux que le français, mais constatons, plus objectivement, que les ouvriers étrangers sont employés principalement aux travaux du fond, c'est-à-dire aux travaux proprement miniers.

La statistique au 30 septembre 1932 (tableau 12) pour l'ensemble des mines françaises montre, en effet, que 86,4 % des ouvriers étrangers *descendent* au fond et que 13,6 % seulement restent à la surface, alors que, pour les ouvriers français, les proportions sont respectivement 57 et 43 %. La statistique montre encore que les étrangers forment 48 % de l'effectif total des mines en ouvriers qualifiés, 47 % de l'effectif du fond et 15 % seulement de l'effectif du jour. La proportion des ouvriers qualifiés parmi les étrangers est de 55 % ; elle n'est que de 35 % parmi les français.

Quant aux enfants, la fécondité des familles polonaises est légendaire. C'est elle-même qui engendre cette surabondance de main-d'œuvre où puise l'industrie polonaise et qui, toujours en excès, provoque l'émigration des travailleurs. Nous la voyons déjà en germe dans les effectifs des mines, quoique les enfants nés en France n'aient pas encore atteint l'âge de travailler. A considérer la statistique des mines du Pas-de-Calais pour 1931, nous pouvons bien augurer des ressources que l'industrie houillère trouvera dans un avenir prochain, dans les fils des étrangers immigrés :

	Français	Etrangers	Ensemble	% étrangers
Garçons de 12 à 13 ans	20	54	74	73
— 13 à 16 ans	2.742	1.668	4.410	38
— 16 à 18 ans	3.360	1.758	5.118	34
Filles de 13 à 16 ans ...	748	607	1.355	45
— 16 à 18 ans ...	710	452	1.162	39

Le tableau ci-dessus montre, en effet, la tendance, qui ne fera que s'accroître, à l'élévation du pourcentage des étran-

gers dans les plus jeunes catégories. Devant la menace que la dénatalité fait peser sur le recrutement des futurs ouvriers, il est reconfortant de penser que l'industrie houillère trouvera du côté des fils d'étrangers un appoint compensateur. Or, en chassant les pères, ouvriers d'aujourd'hui, les mines se priveraient des fils, ouvriers de demain. Sous ce seul angle, la question des étrangers mérite donc bien aussi une attention spéciale.

La question du loyalisme pose celle de l'assimilation. On a prétendu qu'avec les ouvriers étrangers groupés en colonies, s'entretenaient des foyers de minorités ethniques qui constitueraient un danger pour l'avenir, pour l'unité de la race et l'unité politique du pays. On a dit aussi que ces foyers polonais ou autres pourraient bien provoquer, un jour, quelque ingérence de la Société des Nations ou quelque complication diplomatique avec des Puissances étrangères.

Ces critiques dramatisent une situation qui n'a rien de périlleux en soi et méconnaissent les efforts sagement et heureusement entrepris depuis dix ans pour gagner à nous une population laborieuse et pour la *fixer* définitivement.

Il n'y a pas de foyers minoritaires. Nulle part, les étrangers ne forment des groupes compacts homogènes, pourvus d'une organisation autonome, mais partout, au contraire, ils se trouvent mêlés à la population française et encadrés par elle. Si les parents ont conservé l'usage de leur langue et certaines de leurs coutumes nationales, les enfants fréquentent les écoles françaises et seront français d'éducation avant même de le devenir par l'effet de la loi, en vertu du *jus soli*, au jour de leur majorité (art. 4, loi du 10 août 1927), pour ceux-là qui seront nés en France, ou par la naturalisation que ne manqueront pas de solliciter les autres.

On ne doit pas s'attarder aux ménagements transitoires et bien naturels qui ont été pris pour faciliter l'acclimatement des immigrés, comme la présence parmi eux d'un clergé polonais, ni prendre au sérieux quelques enseignes d'estaminets polski ou de pauvres boutiques, pour en tirer des arguments

de fond contre la politique d'assimilation. Il n'est que de vivre au milieu de ces populations pour éprouver l'inanité de semblables craintes. La seule précaution à prendre est de contrôler, par cas individuels, les effets de la politique d'assimilation ; de discriminer comme le font les mines, les étrangers véritablement *fixés* chez nous, qu'il n'y a plus de raison dès lors de traiter autrement que nos nationaux, et ceux-là, au contraire, qui demeurent plus ou moins ouvertement réfractaires et qu'on pourra laisser s'éloigner.

Quant aux possibilités de remplacement, par des français qualifiés, des ouvriers étrangers congédiés, elles apparaissent petites. D'abord, il n'y a pas de main-d'œuvre minière qualifiée en chômage complet, à moins qu'on ne considère comme telle les ouvriers âgés qui, plus nombreux que d'habitude, ont été mis à la retraite en 1931. C'est par non remplacement de ces retraités et des départs divers que se sont effectuées jusqu'ici les compressions sur le personnel français, mineur de profession. Penserait on alors aux non-professionnels, à des ouvriers provenant d'autres industries, qualifiés ou non ? Que quelques-uns, à court de ressources, acceptassent faute de mieux, par résignation et momentanément, de travailler à la mine et même de descendre au fond, que vaudrait cette main-d'œuvre occasionnelle et toujours prête à s'évader ? Ce n'est assurément pas un système. L'adopterait-on, que les adeptes en seraient peu nombreux.

La question des étrangers est devenue tout à fait d'actualité avec la loi du 10 août 1932 sur la protection de la main-d'œuvre nationale. La loi laisse à des décrets le soin de fixer la proportion maxima des travailleurs étrangers qui pourront être employés dans les entreprises privées, ainsi que les *délais* dans lesquels cette proportion devra être réalisée. Très sagement, elle a prévu que les décrets pourront être pris par industrie et par région, sur la demande ou après consultation, alors obligatoire, des organisations patronales ou ouvrières, nationales ou régionales. Dans ces dispositions, il y a assez de souplesse pour qu'il soit tenu compte des intérêts vitaux de l'in-

dustrie houillère, assez de garanties aussi pour qu'à ce sujet, on ait d'avance tout apaisement,

TABLEAU N° 11.

LES OUVRIERS ÉTRANGERS DANS LES MINES

Dénombrement par nationalité (chiffres approximatifs).

	au 31 décembre 1930	au 31 décembre 1931
Polonais	81.200	74.400
Allemands	9.000	7.200
Italiens	6.500	5.600
Espagnols et Portugais.....	4.500	3.400
Belges	4.200	3.800
Divers	10.400	8.500
Total des étrangers	115.800	102.900

TABLEAU N° 12.

RÉPARTITION PAR EMPLOIS FOND ET JOUR DES PERSONNELS
FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Au 30 septembre 1932.

	Au fond			Au jour	Total
	Ouvriers qualifiés	Autres	Total fond		
Français :					
Nombre.....	56.694	35.179	91.873	69.267	161.140
% par catégorie ..	35,2	21,8	57,0	43,0	100
Etrangers :					
Nombre.....	52.002	29.934	81.936	12.858	94.794
% par catégorie ..	54,8	31,6	86,4	13,6	100
Ensemble :					
Nombre.....	108.696	65.113	173.809	82.125	255.934
% par catégorie ..	42,5	26,2	68,7	31,3	100
% des étrangers sur l'ensemble	48	46	47	15	37

3^o Les femmes et les enfants.

L'industrie houillère emploie des femmes et des enfants, mais leur travail est spécialement protégé par la loi.

Les femmes et les filles ne peuvent être employées aux travaux souterrains (Loi du 2 novembre 1892, art. 9 ; texte incorporé au Code du Travail, Livre II, art. 55).

Le travail des garçons de 13 à 18 ans, dans les travaux souterrains, est protégé par des règlements d'administration publique dont le principe est maintenu par le Code du Travail, Livre II, art. 56. Le Décret du 3 mai 1893, toujours en vigueur, précise que les jeunes ouvriers ne peuvent être employés, dans les galeries souterraines, qu'à des travaux *accessoires* n'excédant pas leurs forces, tels que le triage du minerai, la manœuvre des portes d'aérage et des wagonnets, celle des ventilateurs à bras, pendant une demi-journée au plus, et, généralement, tous autres travaux accessoires n'excédant pas leurs forces. Les travaux proprement dits du mineur ne sont autorisés qu'à partir de *seize ans*, et seulement à titre d'aide ou d'apprenti, pendant un maximum de cinq heures par jour.

Bien entendu, les femmes et les enfants employés dans les mines, bénéficient aussi des lois plus générales, telles que l'interdiction du travail de nuit, la limitation de la durée du travail, la limitation du poids des fardeaux etc...

Il va de soi que le recrutement des jeunes garçons, seuls susceptibles de former des ouvriers du fond, a une autre signification pour l'avenir de la mine que celui des femmes et des filles. Où en sommes-nous à cet égard depuis la guerre ?

La statistique officielle de l'Industrie Minérale nous permet un rapprochement entre 1913 et 1929. Il suffit de considérer la répartition du personnel entre les grandes catégories, selon l'âge et le sexe (ensemble fond et jour) :

	au 31 décembre 1913		au 31 décembre 1929	
	Nombre	%	Nombre	%
Hommes	166.755	82,6	254.715	87,2
Garçons { 16 à 18 ans ..	13.983	6,9	14.205	4,8
{ 13 à 16 ans ..	18.442	9,7	12.674	4,3
Femmes et filles	4.028	1,8	10.648	3,7
Personnel total	203.208	100	292.242	100

De 1913 à 1929, la proportion des femmes, ou « gillettes », a doublé. Par contre, le pourcentage des jeunes ouvriers, ou « galibots », tombe de 15,6 à 9,1. Dans cette régression, si justement inquiétante, nous enregistrons, à la fois, les effets de la dénatalité et ceux d'une désaffection plus marquée de la jeunesse ouvrière pour les travaux de la mine, comme à l'égard de toutes les professions qui exigent un long apprentissage.

Toutefois, la statistique de 1929 ne porte pas encore sérieusement la trace du déficit des naissances pendant la guerre. Elle apparaîtra surtout dans les cinq années suivantes. Des résultats partiels pour le Pas-de-Calais afférents aux années 1930 et 1931, en donnent déjà une idée. Amorcée en 1930, par une perte de 1.749 unités, la diminution du nombre des jeunes ouvriers entre 13 et 18 ans s'accroît en 1931, par une nouvelle perte de 1.257 unités. Il s'agit du seul personnel ouvrier français. En pourcentage, les garçons de 13 à 18 ans ne représentent plus que 8,3 % du personnel à la fin de l'année 1931, contre 9,5 % en 1930 et 11,7 % en 1929.

4° L'âge d'admission dans les mines.

A la question des jeunes ouvriers et du recrutement de la main-d'œuvre, se rattache étroitement celle de l'âge d'admission dans les mines.

La question a été abordée à Genève en janvier 1930, dans le rapport distribué par le B. I. T. aux membres de la Conférence technique préparatoire sur les conditions du travail dans

l'industrie houillère. Peut-être serait-il bon, suggérerait le rapport, que la Conférence examinât s'il ne serait pas possible d'égaliser à 16 ans l'âge d'admission dans les houillères, tout au moins en ce qui concerne le travail du fond.

Cette suggestion ne fut pas suivie, la question n'apparaissant pas assez « mûre » pour faire l'objet d'un accord international. Nous l'examinerons cependant, à seule fin de bien préciser comment elle se pose.

La situation des différents pays européens au regard de l'âge d'admission dans les mines est précisé dans le rapport même du B. I. T. N'en retenons que les données relatives aux principaux pays producteurs :

Pays (date de la loi)	Age d'admission	
	au jour	au fond
Belgique (1919).....	14 ans	14 ans
France (1912)	13 —	13 —
Allemagne (1903)	14 —	14 —
Grande-Bretagne (1920)	14 —	14 —
Pologne (1924)	15 —	15 —

Le tableau montre que les principaux pays producteurs ont fixé l'âge du travail à 14 ans. La Pologne, seule, l'élève à 15 ans, mais nous savons qu'elle peut le faire sans inconvénient, la surabondance de sa main-d'œuvre et sa forte natalité la débarrassant de tout souci pour l'avenir au sujet du recrutement. Il n'en est malheureusement pas de même pour les autres pays, et c'est pourquoi une mesure uniforme, apparemment désirable, comme la proposition du B. I. T. tendant à égaliser l'âge d'admission dans les mines, serait en fait très inégale dans ses effets. Pour plusieurs pays, pour la France en particulier, elle se révélerait des plus funestes. En quoi, sans suspecter aucunement les intentions et sans décourager les initiatives de Genève, nous devons néanmoins prendre garde aux propositions à gabarit international qui, sous un égalitarisme de façade, méconnaissent les exigences essentielles de tel ou tel pays et risquent d'en briser le cadre économique.

Maintenons aussi le principe de l'égalité devant la loi entre

toutes les industries de chaque pays. En France, l'âge d'admission au travail est de 13 ans, exceptionnellement abaissé à 12 pour les enfants munis de leur certificat d'études. Qu'advient-il si, pour se conformer à une convention internationale, une loi spéciale élevait à 14 ans l'âge d'admission au travail minier ? Il est bien évident que, dans cette hypothèse, nombreux seraient les enfants de 13 ans, fils de mineurs, normalement destinés à la mine, qui se détourneraient d'une profession les laissant en carence pour un an. Donc une mesure internationale limitée à l'industrie houillère aboutirait en fait nécessairement à une refonte totale d'une partie importante de notre législation du travail pour toutes les industries. Il n'y a là, certes, rien d'impossible, mais c'est du moins plus compliqué et plus digne de réflexion.

On nous fera remarquer, sans doute, que la proposition du B.I.T. vise surtout l'âge d'admission au travail du fond. Même ainsi limitée, elle encourt des critiques. L'âge de 16 ans est emprunté à un certain nombre de pays, mais en la matière, le nombre importe moins que la qualité. La Bulgarie et la Roumanie adoptent 18 ans ; l'Espagne, le Portugal, la Norvège, le Luxembourg et les Pays-Bas, 16 ans. Malheureusement ces pays, à la réserve près des Pays-Bas, n'ont aucune part dans la compétition mondiale et leur législation ne peut exprimer qu'une tendance sociale et humanitaire, dépourvue de toute portée économique.

Dans les grands pays producteurs de l'Europe, il faut bien constater non seulement que l'âge d'admission est beaucoup plus bas, mais surtout qu'il n'est fait aucune discrimination entre les travaux du jour et ceux du fond. Ce n'est pas sans raison. Le jeune ouvrier attiré vers la mine a hâte de suivre son père et de connaître son métier. Or, ce métier est au fond. La formation de l'ouvrier implique de toute nécessité l'accoutumance très jeune à l'atmosphère des travaux du fond, le fils aidant le père ou les frères aînés. Le jeune mineur abandonné à la surface, en compagnie des femmes et des filles ou de vieux mineurs, aurait trop l'impression d'être inutile et né-

gligé ; les vocations s'en trouveraient fatalement affaiblies.

Si l'on entend seulement protéger le jeune ouvrier pour des fins humanitaires, au nom de la santé publique et de l'avenir de la race, il n'est alors pas besoin de recommandations ni de conventions internationales. Chaque pays est meilleur juge de l'effort à accomplir et des précautions à prendre. A cet égard d'ailleurs, la France n'est pas en retard.

Par le décret du 3 mai 1893, elle a soigneusement réglementé le travail au fond des jeunes ouvriers jusqu'à 18 ans, en énumérant limitativement les tâches qui peuvent leur être confiées. Aussi, bien que l'âge d'admission dans les mines soit, en France, inférieur d'une année à celui qu'ont adopté l'Allemagne et la Grande-Bretagne, pouvons-nous affirmer que le jeune mineur français est cependant le mieux protégé. Au reste, qui, plus que la mine elle-même, a intérêt à ménager la santé et les forces du jeune ouvrier ? Sur ce point, comme sur beaucoup d'autres, se vérifie la grande loi de solidarité entre tous les producteurs, ouvriers et patrons.

CHAPITRE III

Les effectifs et leur emploi

1^o Le mouvement des effectifs.

En 1913, on dénombrait 203.208 ouvriers dans les mines françaises de houille et de lignite. Avec la Moselle, leur nombre eût été porté à 220.732.

En 1920, Moselle comprise, on ne retrouve plus que 207.000 mineurs.

En 1913, la descente, la remonte et le repos collectif n'étaient pas compris dans la durée légale du travail, fixée à huit heures ; le rendement fond et jour approchait 700 kgr. En 1920, on ne travaille plus au chantier que 6 h. 1/2, avec la nouvelle formule de décompte de la durée du travail, et le rendement tombe à 475 kgr. Pour obtenir le même effort productif qu'en 1913, une simple règle de trois montre qu'il aurait fallu disposer en 1920 de 380.000 ouvriers. C'est alors que s'organisa le recrutement des ouvriers étrangers dont nous avons parlé dans le précédent chapitre.

Grâce à cette mesure, dès 1925, l'effectif dépassait 300.000 unités. La grève anglaise de 1926, stimulant la production nationale en lui offrant des débouchés supplémentaires, provoque un nouvel effort de recrutement et en février 1927, le personnel atteint son maximum de 333.000 unités.

Depuis lors, l'effectif n'a cessé de décroître. Il se réduit à 318.000 unités dès le mois de décembre 1927 et à moins de 300.000 en juin 1928. Puis la décroissance est plus lente. L'an-

née 1929 marque un léger revirement : de 291.000 en août, le nombre des ouvriers remonte à 301.000 en décembre. L'année 1930 n'enregistre que de faibles oscillations autour du chiffre de 300.000 ; c'est un palier.

La situation des mines devenant de plus en plus mauvaise en 1931, le mois de février ouvre une phase de régression, qui n'est pas close. En quelques mois, les mines perdent 20.000 ouvriers, cependant que les autres ouvriers chôment plusieurs postes par mois, et voient réduire d'autant leur gain mensuel. En juillet 1931, le gouvernement intervient et, pour protéger le travail national, pour épargner à la main-d'œuvre des rigueurs plus grandes, décide de contingenter l'importation des charbons. Frein nécessaire, mais point suffisant. La concurrence est enrayée partiellement dans ses excès, mais la sous-consommation s'aggrave, obligeant les mines à réduire encore leur débit et à poursuivre les compressions de personnel. Celles-ci, cependant, se font à un rythme momentanément plus modéré. D'août à décembre, l'effectif perd encore 5.000 unités, tombant à 275.350.

L'année 1932 n'apporte, hélas, aucune amélioration à cette situation. Les coupes chômées ont atteint le maximum de fréquence tolérable et toute nouvelle réduction de débit nécessite de nouveaux débauchages. Des exploitations « marginales » doivent renoncer à la lutte. Des quartiers, des fosses ferment les uns après les autres. Après Gouy-Servins, deux puits de Saint-Étienne, puis Ligny-les-Aire abandonnent le travail. Fin juin, c'est le tour de Vendin-les-Béthune. Un contingent supplémentaire de 16 000 mineurs, non remplacés, quitte la mine au cours du 1^{er} semestre 1932. Au 30 juin, l'effectif est ramené à 259.493 ouvriers. A la fin de l'année, il est de 254.533.

2^e La répartition du personnel par arrondissement minéralogique.

Le tableau n° 13 nous montre l'importance relative des effectifs par arrondissement minéralogique ; elle est adaptée à la répartition de la production.

TABLEAU N° 13.

PERSONNEL OUVRIER DANS LES MINES DE HOUILLE ET DE LIGNITE

Dénombrement par arrondissement minéralogique
(annexes comprises)

Arrondissements minéralogiques	Au 31 décembre 1930			Au 30 juin 1932		
	fond	jour	total	fond	jour	total
Arras	97.836	34.509	132.345	86.196	32.630	118.826
Douai	37.044	18.328	55.372	32.935	17.423	50.359
Strasbourg	19.275	8.730	28.005	13.277	6.216	19.493
Saint-Etienne	15.027	7.592	22.619	11.174	6.552	17.726
Lyon	9.904	5.422	15.326	8.024	4.697	12.721
Alès	11.342	7.065	18.407	10.025	6.347	16.372
Toulouse	7.778	3.562	11.340	6.057	3.113	9.170
Clermont-Ferrand	7.154	3.473	10.327	6.120	2.883	9.003
Marseille	3.314	2.001	5.315	2.766	1.703	4.469
Nancy	766	331	1.286	582	438	1.020
Bordeaux	79	26	105	94	20	114
Nantes	186	81	267	148	73	221
	209.705	91.009	300.714	177.398	82.095	259.493

Il montre aussi les mouvements du personnel dans chaque bassin, au cours de dix-huit mois, du 1^{er} janvier 1930 au 1^{er} juillet 1932. Il va nous permettre quelques observations à ce sujet, car la situation des différents bassins est loin d'être uniforme.

Alors que pour la France entière, les compressions atteignent une moyenne de 14 %, le Nord et le Pas-de-Calais ne perdent que 10 % de leur personnel. Par contre, le taux des

compressions s'élève à 23 % dans la Loire et à 30 % dans la Moselle. Au point de vue de la cadence des compressions, elle s'est accélérée dans le Nord et le Pas-de-Calais au cours du premier semestre 1932 ; elle s'est maintenue en Moselle et dans la Loire.

TABLEAU N° 14.

PERSONNEL OUVRIER DANS LES MINES DE HOUILLE
ET DE LIGNITE
(sans les annexes)

MOYENNES ANNUELLES DE 1910 A 1930.

La Moselle est comprise dans les chiffres à partir de 1920.

	Fond	Jour	Total
1910	140.690	54.096	196.786
1911	143.997	56.215	200.212
1912	145.573	56.792	202.365
1913	146.544	56.664	203.208
1914	145.892	59.594	205.486
1915	72.393	33.279	105.672
1916	78.334	38.649	116.983
1917	115.415	51.999	167.414
1918	114.110	54.418	168.528
1919	112.683	60.549	173.232
1920	132.401	74.706	207.107
1921	143.025	76.723	219.748
1922	154.332	75.468	229.800
1923	183.468	80.527	263.995
1924	203.444	83.118	286.562
1925	214.831	83.287	298.118
1926	222.954	83.924	306.878
1927	227.060	86.134	313.794
1928	209.595	82.507	292.102
1929	206.190	81.350	287.540
1930	208.770	83.770	292.540

3° Les effectifs par compagnies.

Il est utile d'avoir une vue de la répartition des effectifs entre les entreprises, parce que, pour l'employeur, il est évident que la question ouvrière ne se pose pas dans les mêmes termes, selon que le nombre de ses ouvriers est grand ou petit ; et pour l'ouvrier non plus, suivant qu'il appartient à

une grande ou petite entreprise. Le sens des responsabilités, du devoir social, grandit chez l'employeur qui a un nombreux personnel. A cet égard, on sait que l'industrie houillère française vit sous le régime de la grande entreprise.

Les plus importantes compagnies, d'après l'effectif au 31 décembre 1931, déjà réduit en moyenne de 20 % sur la normale, sont, par ordre :

Compagnies	Nombre d'ouvriers
Anzin (Nord)	25.085
Courrières (P.-de-C.)	18.817
Lens (Pas-de-Calais)	18.631
Nœux (Vicoigne et Drocourt (Pas-de-Calais) ..	17.593
Bruay (Pas-de-Calais)	17.064
Aniche (Nord)	16.248
Marles (Pas-de-Calais)	15.307
Sarre-et-Moselle (Moselle)	12.312
Béthune (Pas-de-Calais)	10.777
Petite Rosselle (Moselle)	10.430
Blanzay (Saône-et-Loire)	9.576
Dourges (Pas-de-Calais)	9.435
Liévin (Pas-de-Calais)	8.859

Les effectifs doivent être multipliés par 3 environ, pour l'estimation du chiffre total de la population minière correspondante.

4^o La répartition du personnel par emploi.

Dans les deux grandes divisions, fond et jour, le personnel des mines françaises reste réparti sensiblement suivant les mêmes proportions qu'avant-guerre, soit, annexes non comprises :

Au fond	70 %
Au jour	30 %

Ces proportions toutefois se sont modifiées durant la guerre et les premières années d'après-guerre. De 28 % en 1913, la proportion des ouvriers du jour passe à 33 % en 1916 et s'y

maintient durant toute la guerre. En 1920, elle atteint 36 % pour redescendre ensuite, à mesure que la reconstitution des houillères s'achève et que les effectifs se complètent en mineurs du fond, spécialement alors grâce à l'appoint des immigrés polonais. Sous l'effet actuel des compressions d'effectifs, on assiste à un mouvement en sens inverse. Annexes comprises, la proportion des ouvriers du jour s'élève de 30,2 en décembre 1930, à 31,2 en décembre 1931, à 31,7 en juin 1932.

D'un bassin à l'autre, on observe d'ailleurs des écarts assez sensibles dans la proportion des ouvriers du jour. Annexes comprises, alors qu'elle est seulement de 29 % dans le bassin de Valenciennes (Nord et Pas-de-Calais), elle atteint 32 % en Moselle, 36 % dans la Loire et en Bourgogne, 38 % dans le Gard.

Les proportions respectives fond et jour dépendent sans doute du développement donné aux installations de surface et aux usines annexes, mais, à développement égal de ces installations, elles dépendent aussi de la puissance du gisement. Un gisement riche, abondant, permettant de concentrer l'exploitation en un nombre moindre de puits, chacun d'une puissance supérieure, immobilise moins de personnel à la surface. L'effectif du personnel du jour dépend, en effet, davantage du nombre de puits en exploitation que du tonnage extrait. Chaque puits nécessite, quelle que soit son extraction, une machinerie, une recette, des ateliers de triage et de lavage, un service du carreau de la fosse, etc... Aussi, le nombre des ouvriers du jour est-il moins sujet à variation que celui des ouvriers du fond. Il garde une certaine stabilité, indépendamment des fluctuations de l'extraction. Voilà pourquoi sa proportion s'élève quand la production baisse et que le personnel total est réduit. C'est pourquoi, aussi, elle s'élève dans les bassins du Centre et du Midi qui exploitent des puits moins puissants que ceux du Nord et de la Moselle.

Pour avoir une vue plus détaillée de la répartition du personnel entre les différents emplois du fond et du jour, nous nous référerons à la statistique établie par l'Administration

des Mines, pour le Pas-de-Calais, à la date du 31 décembre 1931 :

	Nombre d'ouvriers	%
<i>Au fond :</i>		
Abatage et coupage des voies, transport en voies de taille	47.022	38,3
Transport de l'extraction	16.034	13,1
Travaux préparatoires	5.603	4,6
Entretien	14.740	12,1
Divers	6.620	5,3
Total fond	90.019	73,4
<i>Au jour :</i>		
Carreau des fosses	15.218	12,4
Ateliers, lavoirs, centrales	7.619	6,3
Chemin de fer et rivages	4.412	3,5
Bureaux et divers	5.419	4,4
Total jour	32.668	26,6
Ensemble fond et jour	122.687	100

La statistique ci-dessus ne s'étend pas aux annexes des mines.

Elle comporte cette conclusion que 38 % seulement du personnel travaille à l'abatage et aux transports en voie de taille.

Pour les seuls travaux de l'abatage et du percement de voies, la proportion se réduit à 29 % dans les Mines du Nord.

5° L'effet des compressions sur la répartition par âge.

La statistique du Pas-de-Calais nous renseigne sur la répartition par âge du personnel masculin français. En rapprochant les chiffres de 1930 et 1931, elle nous permet aussi de vérifier les principes qui ont guidé les minés dans la compression du personnel au cours de l'année 1931 :

Répartition par âge au 31 décembre.

	1930	1931	Différence	%
Plus de 50 ans ou réformés ...	16.377	15.173	— 1.204	— 7,3
41 à 49 ans	11.452	11.619	+ 167	+ 1
31 à 40 —	11.492	11.204	— 288	— 2,6
21 à 30 —	24.549	23.230	— 1.289	— 5,3
18 à 21 —	6.999	6.365	— 634	— 9
16 à 18 —	4.363	3.360	— 1.003	— 23
13 à 16 —	2.996	2.742	— 254	— 8,4
11 à 13 —	64	29	— 35	— 55
	78.262	73.722	— 4.540	— 5,8

Les diminutions ont affecté presque exclusivement les plus de 50 ans et les moins de 30 ans. La diminution du contingent des plus de 50 ans correspond à des mises à la retraite plus nombreuses parmi les ouvriers âgés ; c'est par ce moyen surtout que les mines ont d'abord cherché à comprimer leur personnel. A l'autre extrémité de l'échelle, la diminution accuse le déplorable effet de la dénatalité pendant les années de la guerre. Dans la catégorie des 20 à 30 ans, elle provient de l'interruption des embauchages et du non remplacement des ouvriers ayant quitté la mine pour une cause quelconque : décès, exode des étrangers, départs volontaires etc...

Alors que le personnel masculin français s'est réduit de 5,8 %, on constate une diminution de 11 % sur le personnel féminin, rétrogradant de 3.592 à 3.210 ouvrières, en perte de 382. Dans l'ensemble, la diminution du personnel français, hommes et femmes, est de 6 %. Ce pourcentage est à rapprocher de la diminution des étrangers qui ressort à 8,9 %, leur contingent passant de 52.382 à 47.724, en moins 4.658 (1).

6° Le chômage.

Il n'y a pas eu jusqu'ici, en France, de renvois massifs de personnel, laissant un grand nombre d'ouvriers en chômage complet.

1. Voir aussi, *supra*, p. 292.

Les seules exploitations qui aient fermé en 1931 sont celles de Champleix (Cantal), fin juin, et de Gouy Servins (Pas-de-Calais), en décembre. Elles n'occupaient que très peu de personnel : 600 ouvriers environ. La liste noire s'est allongée en 1932, après la fermeture de Gouy Servins, de Ligny-les-Aire et de Vendin-les Béthune (Pas-de-Calais), et après la fermeture de deux puits des mines de Saint-Etienne, occupant 900 ouvriers.

Mais si les mines, en général, ont pu éviter à leur personnel le chômage complet, force leur a été d'instituer un régime de coupes chômées dès le mois de décembre 1930.

Définissons le chômage partiel, le « short time » : palliatif du chômage complet qui permet à une industrie de restreindre son débit sans licencier du personnel, en réduisant simplement le taux d'emploi de celui-ci. Le taux d'emploi est diminué par la pratique des coupes chômées : une ou deux fois la semaine, la mine ferme. Le salaire journalier n'est pas abaissé, mais l'ouvrier, ne travaillant plus que 4 ou 5 jours la semaine au lieu de 6, voit en fait ses ressources diminuées d'un sixième ou d'un tiers.

Le chômage partiel a des avantages ou de moindres inconvénients. Pour les ouvriers, il répartit sur tous, à peu près également, le poids de la situation, au lieu de réduire certains d'entre eux à la misère en les privant intégralement de leur gagne-pain. Pour l'exploitant, il maintient sur ses contrôles l'effectif maximum ; il ne compromet pas sa capacité de production pour l'avenir.

Mais le chômage partiel n'est possible qu'à une condition, qui fixe aussi la limite de sa fréquence tolérable : il faut que le gain hebdomadaire ou mensuel effectif reste supérieur au salaire vital incompressible. Si le salaire journalier est supérieur d'un quart au minimum vital, l'ouvrier pourra chômer au maximum une coupe sur quatre. Si la production de la mine ne s'en trouve pas encore suffisamment abaissée, la mine n'aura plus d'autre moyen que de licencier une partie de son personnel pour parfaire l'équilibre.

Le chômage partiel s'est généralisé au cours du 1^{er} semestre 1931. Touchées dès la fin de 1930, la Moselle et la Loire connaissent 6 et 7 coupes chômées en juin, juillet 1931. Dans le Pas-de-Calais et surtout dans le Nord, le fléau n'apparaît que progressivement au cours du 1^{er} semestre, mais s'aggrave ensuite. Au total pour 1931, 30 coupes chômées dans le Pas-de-Calais, 20 dans le Nord, 52 en Moselle, 60 dans la Loire, moyenne 31.

L'année 1932 marque une aggravation sensible du chômage dans le Nord et le Pas-de-Calais. Par contre, la situation n'empire pas ou même s'améliore légèrement dans le Centre et le Midi. La moyenne mensuelle des coupes chômées au cours du 1^{er} semestre est voisine de 6 pour l'ensemble des bassins.

Une autre mesure des coupes chômées nous est fournie par la statistique mensuelle du Ministère du Travail (enquête sur les effectifs et les heures de travail dans les établissements soumis au contrôle des inspecteurs du travail et des ingénieurs des mines). La statistique relève la proportion d'ouvriers, sur 1.000, effectuant la semaine normale de 48 heures ou des semaines plus courtes :

	48 heures et plus	40 à 48 heures	40 heures	Moins de 40 heures
Novembre 1930	868	127	4	1
Novembre 1931	212	623	82	83
Décembre 1931	265	595	75	65
Mars 1932	138	536	43	283
Septembre 1932	108	151	189	552

Aucune autre industrie n'est plus gravement affectée que l'industrie houillère. Au début de septembre, alors que 10,8 % seulement du personnel minier effectuait la semaine normale, la proportion moyenne dans les établissements contrôlés par l'Inspection du Travail était encore de 57 % (*Journal officiel* du 30 septembre 1932, p. 10.626).

7^o Les reclassements professionnels.

Quand une industrie souffre d'un excès permanent de main-d'œuvre, comme c'est le cas depuis plusieurs années pour l'industrie houillère en Grande-Bretagne, indépendamment de la crise économique, le chômage ne peut être résorbé que par un reclassement professionnel des ouvriers en surnombre. Des efforts ont précisément été faits dans ce sens en Grande-Bretagne et le Ministère du Travail britannique en a noté le résultat, en publiant la statistique des mutations survenues entre l'industrie houillère et les autres industries, au cours de l'exercice 1930-1931 (*Ministry of Labour Gazette*, novembre 1931).

Le tableau n° 15 reproduit cette statistique.

TABLEAU N° 15.

LES RECLASSEMENTS PROFESSIONNELS EN GRANDE-BRETAGNE

Mutations entre l'industrie houillère et les autres industries.
Exercice 1930-1931

(*Ministry of Labour Gazette*, novembre 1931.)

	Nombre d'ouvriers transférés	
	de l'industrie houillère	à l'industrie houillère
Bâtiment et Travaux publics.....	19.554	1.718
Transports, pêcheries	1.977	526
Métallurgie	1.082	736
Briqueteries	1.210	452
Constructions mécaniques, fonderies de fonte et d'acier	741	734
Produits chimiques, fours à coke	595	155
Mines autres que les houillères	717	284
Textiles	237	357
Constructions de navires	219	119
Scieries et travail du bois	218	107
Divers	9.107	2.249
Total	35.657	7.437

On remarquera le très large éventail des professions que le

mineur peut embrasser, grâce aux spécialités nombreuses acquises dans le travail à la mine. Cependant, le fait le plus frappant, sans aucun doute, est l'importance du mouvement vers le bâtiment et les travaux publics.

Loin de nous, l'idée de comparer la situation de la France à celle de la Grande-Bretagne. En temps normal, la France n'a pas, bien au contraire, un excès de main-d'œuvre dans les houillères. La question du reclassement professionnel des ouvriers mineurs français ne se pose donc pas. Se poserait-elle d'ailleurs, que dans la crise actuelle, les autres corps de métiers seraient bien incapables de procurer du travail aux mineurs en chômage. Le seul enseignement que nous voulons tirer du tableau est l'affinité particulière que le mineur moyen manifeste avec le bâtiment et les travaux publics.

Si donc, le chômage persistant, on devait chercher un exutoire *temporaire* pour la main-d'œuvre minière, l'emploi de cette main-d'œuvre serait particulièrement indiqué dans des entreprises de grands travaux publics telles qu'en comporte le programme d'outillage national. Du point de vue des intérêts houillers, cette remarque nous conduit à approuver les projets de grands travaux, tout spécialement ceux qui pourraient être effectués dans les régions minières ou dans leur voisinage, de façon à utiliser le plus possible sur place, la main-d'œuvre minière en surnombre. Les projets d'ailleurs ne manquent pas ; il nous suffira de mentionner, plus particulièrement, le cas du Canal du Nord.

8° L'absentéisme.

Les mineurs sont plus ou moins réguliers dans leur travail. Lorsque les absences, par leur fréquence, atteignent un taux élevé et gênent l'organisation régulière de l'exploitation, elles constituent un mal que l'on désigne sous le nom d'absentéisme.

L'absentéisme sévit, plus ou moins, selon les pays et selon les époques. Naturellement, il disparaît avec le chômage.

En temps normal, c'est aux Etats-Unis qu'on s'en plaint le plus. Il y apparaît un peu comme la rançon des facilités exceptionnelles que la nature a données à l'industrie houillère américaine. La richesse même des gisements, qui a permis au gros machinisme une extension illimitée, a contribué, en même temps, à banaliser le métier de mineur, assez analogue, dès lors, à celui du terrassier ou du manoeuvre. Sans spécialité digne du nom, la main-d'œuvre devient interchangeable et instable, alternant parfois d'une industrie à l'autre. Les hauts salaires expliquent aussi que l'absentéisme soit plus développé aux Etats-Unis qu'en Europe, l'ouvrier s'octroyant plus libéralement des loisirs quand son gain est élevé (1).

Il y a d'ailleurs aux Etats-Unis, si l'on peut dire, de l'absentéisme involontaire du fait que l'emploi est très irrégulier et que le nombre de journées perdues par non-extraction est relativement très élevé en période normale.

En Europe, à notre connaissance, c'est seulement en Grande-Bretagne que l'absentéisme a fait l'objet d'une étude un peu poussée. L'enquête de la Commission royale en 1925 en a fourni l'occasion. Nous en dirons quelques mots, pensant que les observations faites en Grande-Bretagne valent aussi, grosso modo, pour la France et les pays continentaux.

L'absentéisme est en décroissance, observe le Rapport britannique, et cette décroissance coïncide avec la réduction de la durée du travail. De 10 % en moyenne avant la loi de huit heures, il est tombé à 9 puis à 8 % (calculs sur l'ensemble de l'effectif).

Le taux moyen de 8 % se décompose en 4 1/2 % d'absences inévitables (maladies, invalidité, etc..) et 3 1/2 % d'absences évitables (repos volontaires).

Les absences volontaires sont plus fréquentes parmi les ouvriers les mieux payés et notamment parmi les piqueurs. L'absence d'un piqueur est très préjudiciable à la mine parce

1. Rapport de la Royal Commission on the coal Industry (1925), Volume I, pages 182 et suivantes.

qu'elle condamne à l'inactivité une partie des autres ouvriers faisant équipe avec lui (compagnons, aides etc...)

Le taux des absences est trop irrégulier pour que la mine puisse en tenir compte et aménager son travail en conséquence. On observe des pointes surtout les lundis et lendemain de fêtes ; le mois de décembre est généralement mauvais.

La thérapeutique conseillée par la Commission britannique, pour soigner l'absentéisme, repose sur l'institution d'un congé annuel payé en faveur des ouvriers ayant travaillé régulièrement toute l'année. Mais la recommandation est prudemment subordonnée, déjà en 1925, au retour d'une plus grande prospérité. Le projet de convention du 29 novembre 1930 pour les mines du Nord et du Pas-de-Calais a, de même, lié la question du congé à celle de l'assiduité de l'ouvrier au travail.

La crise économique et le chômage ont présentement enlevé tout intérêt à la question de l'absentéisme, mais il n'est pas impossible qu'elle revienne à l'ordre du jour, avec des circonstances plus normales.

9. Les compressions d'effectifs et le chômage à l'étranger.

Si la détresse des uns pouvait en quelque manière atténuer celle des autres, nous éprouverions un certain soulagement à constater qu'au delà de nos frontières, l'industrie minière est aux prises, partout, avec des difficultés au moins aussi graves qu'en France. Partout, les effectifs ont été comprimés ; partout sévit le chômage.

Procédons, à titre comparatif, à un rapide tour d'horizon.

SARRE.

La Sarre a subi des compressions d'effectifs qui ont ramené son personnel, du maximum de 77.800 en janvier 1925, suc-

cessivement à 60.600 au 31 décembre 1930, 56.100 au 31 décembre 1931, 49 873 au 30 juin 1932.

Malgré ces importantes réductions d'effectifs, la Sarre connaît aussi le chômage partiel. En moyenne, 4 coupes par mois ont dû être chômées en 1931 (59 au total pour l'année). En Avril 1932, après les licenciements massifs provoqués par la fermeture de plusieurs puits (Steinbach, Amelung, Hostenbach), les mines domaniales n'ont travaillé que 18 jours 1/2.

BELGIQUE.

De 159.100 en décembre 1930 et encore 150.500 en décembre 1931, l'effectif se replie à 137.768 en octobre 1932, après 112.400 en juillet 1932 (grève). Dans les dix derniers mois, le personnel des mines belges a donc subi une nouvelle compression de 8 %.

En chômage complet, on ne comptait encore que 2.000 ouvriers en 1931 et l'on évaluait le nombre des chômeurs partiels à 25.000 environ. Il est manifeste que ces chiffres ont beaucoup grossi en 1932, à raison même des compressions de personnel et c'e l'extension des coupes chômées, celles-ci atteignent 5 postes en moyenne par mois.

GRANDE-BRETAGNE.

De 1.127.890 en 1913 et de 1.233.187 en 1920, l'effectif inscrit se réduit à :

Moyenne 1928.....	951.632
— 1929.....	956.674
— 1930.....	931.376
— 1931.....	868.000

Au 30 septembre 1931, il était tombé à 821.600. Le stimulant apporté à l'exportation de la houille anglaise par la dévalorisation de la Livre, a entraîné quelques réembauchages au cours du dernier trimestre 1931 et un relèvement de l'effectif à 839.800 fin décembre 1931.

Le nombre des chômeurs totaux varie naturellement en sens inverse des effectifs. De 172.000 en janvier 1931, il passe à 208.468 en septembre 1931, maximum de l'année, pour revenir à 198.000 en décembre. Mais il remonte en 1932 : au 23 mai 1932, on enregistre 215.756 chômeurs totaux.

Le chômage partiel a subi, dans sa fréquence, d'amples variations en 1931. On a chômé, en moyenne, 1 jour par semaine au début de l'année, 2 jours en juillet, 1 jour en décembre. En mai 1932, la moyenne des postes chômés est de 1,19 par semaine. Parallèlement, le nombre des chômeurs partiels passe de 36.709 en janvier 1931, à un maximum de 188.000 en juillet, redescend à 58.400 à la fin de l'année, pour remonter à 79.000 en avril et à 122.000 en mai 1932.

Tous ces mouvements mettent en évidence la période critique de l'été 1931, puis l'amélioration consécutive au « décrochage » de la Livre en septembre 1931. Sans doute, le chômage n'est pas résorbé, mais c'est déjà un succès pour la politique anglaise d'avoir enrayé ses progrès. Au rythme des huit premiers mois de 1931, la débâcle des effectifs apparaissait vraiment catastrophique.

ALLEMAGNE (Ruhr).

En dix ans, le personnel des mines de la Ruhr a été réduit des deux tiers. Les compressions se sont précipitées à partir de 1930 :

1922 (moyenne)	546.000
1930 janvier	383.000
1931 janvier	290.300
1931 août	248.300
1932 janvier.....	223.500
1932 août	198.000

La mécanisation accélérée de l'outillage, la rationalisation négative concentrant tout l'effort sur les puits les plus productifs, fermant les autres, une discipline stricte et plus que jamais tendue, tous ces procédés ont concouru à la hausse des rende-

ments et corrélativement provoqué des licenciements massifs.

Des compressions aussi rapides, en pleine crise, ne permettant pas aux ouvriers licenciés de se reclasser dans d'autres industries, aboutissent au chômage, et au chômage complet. L'effectif inscrit au fonds de chômage passe ainsi, en 1931, de 68.185 en janvier à 111.510 en décembre. Pour deux mineurs au travail, un mineur est en chômage complet.

Et les mineurs au travail, eux-mêmes, subissent une moyenne de 3 coupes chômées par mois en 1931, 4 et 5 en 1932.

Nulle part, peut-être, dans le monde, la situation n'est aussi alarmante qu'en Allemagne.

POLOGNE (Haute-Silésie).

Surprise en septembre 1931 par la baisse de la Livre, qui a rendu l'avantage au charbon anglais sur le marché des exportations, la Pologne a dû s'imposer, dès 1931, des restrictions de débit et des compressions de personnel, qui se poursuivent en 1932.

En Haute Silésie polonaise, l'effectif tombe de 80.300 au début de l'année 1931 à 64.000 en janvier 1932, à peine 60.000 en avril.

ETATS-UNIS.

D'après la Monthly labour Review d'octobre 1931 (1), les variations de l'effectif des mineurs américains au cours de ces dernières années, ont été les suivantes :

	Bitumineux	Anthracite
1913	571.900	175.700
1921	663.700	159.500
1927	593.900	165.300
1928	522.100	160.700
1929	503.000	151.500
1930	493.000	150.800

La diminution de 17 % sur l'effectif, enregistrée de 1927 à 1930, correspond pour moitié aux progrès du rendement, consécutifs à ceux de l'abatage mécanique. Le surplus est imputable à la diminution des débouchés.

A défaut du chiffre précis pour 1931, on peut admettre que la réduction de l'effectif a dû suivre celle de la production, en recul de 18 %, et qu'elle se poursuit à un rythme accéléré en 1932, la production du 1^{re} semestre 1932 étant inférieure de 23 % à celle du 1^{re} semestre 1931.

D'ailleurs, dès 1931, la pratique des coupes chômées s'est généralisée, au point que le nombre des journées de travail avait diminué de 20 % environ par rapport à 1929.

Moyenne des journées de travail pour le demi-mois.

	Piqueurs et chargeurs	Autres ouvriers
1922	8,9	10,1
1924	8,3	9,8
1926	9,5	10,7
1929	9,1	10,2
1931	7,0	8,3

CHAPITRE III

La durée du travail

La législation française

La loi en vigueur est celle du 24 juin 1919, ou loi Dura-four, qui a modifié les articles 9 à 13, constituant la section 2 du chapitre 2 du livre II du Code du travail. Nous avons vu, dans la première partie de cet ouvrage, dans quelles conditions cette loi avait été votée.

Les dispositions principales de la loi se retrouvent dans les articles 9 et 10 du Code du travail, livre II.

Article 9. — La journée des ouvriers et employés dans les travaux des mines de combustibles, de quelque nature qu'elles soient....., ne peut excéder huit heures, tant pour les ouvriers de l'intérieur que pour ceux occupés à l'extérieur des exploitations.

Article 10. — En ce qui concerne les ouvriers du fond, cette durée est calculée, pour chaque poste et pour chaque catégorie d'ouvriers, depuis l'heure réglementaire de l'entrée dans le puits des premiers ouvriers descendant jusqu'à l'heure réglementaire de l'arrivée au jour des derniers ouvriers remontant.

La loi du 24 juin 1919 n'a pas, à vrai dire, inauguré les huit heures dans les mines et il ne faudrait pas la considérer comme une simple application particulière aux mines du principe général posé par la loi du 23 avril 1919 (art. 6 livre II du Code du travail). La loi de huit heures, en effet, existait déjà dans

les mines avant la guerre. Seulement, les huit heures se comptaient alors *du dernier descendant au premier remontant* et elles ne comprenaient pas la demi-heure de repos collectif (briquet). Autrement dit, avant la guerre, l'ouvrier devait au minimum huit heures de *travail effectif au fond* (y compris le emps aller et retour de l'accrochage au chantier).

La législation actuelle s'est montrée beaucoup plus libérale en interprétant la loi de huit heures dans le sens le plus favorable à l'ouvrier. L'ouvrier ne doit plus au maximum que huit heures *de présence* dans la mine, correspondant seulement à 6 heures 25 de travail effectif. Même l'ouvrier qui aurait la malchance inouïe — ou le zèle intempestif — de descendre toujours le premier et de remonter le dernier, celui-là même ne resterait pas plus de huit heures dans l'enceinte de la mine. En fait, l'ouvrier moyen accomplit 7 h. 47 de présence.

Un simple changement interprétatif de la loi de huit heures, en vigueur avant la guerre, a donc conduit à une diminution du travail effectif de l'ouvrier, augmentant d'autant les loisirs de celui-ci. Dans la mesure où la situation économique de la France et les conditions de la concurrence internationale permettent de considérer ce résultat comme acquis, nous devons nous en réjouir très sincèrement, parce qu'il constitue un progrès social et parce que tous nos efforts doivent tendre à améliorer le sort des ouvriers. Chaque industrie doit se proposer ce but, non seulement pour des raisons morales et philanthropiques, mais encore parce que la facilité de vie plus grande qu'elle offre à ses travailleurs est sa meilleure garantie de disposer toujours d'une main-d'œuvre suffisante en nombre et qualité.

Voici comment s'établit le décompte du travail effectif au fond, d'après les contrôles recueillis par le Comité des houillères, pour l'année 1930 et pour l'ensemble des bassins français, abstraction faite des chômages partiels qui sont apparus sur la fin de l'année :

Durée individuelle de présence dans la mine :

Par jour	7 h. 47'
Par semaine	46 h. 42'

Durée moyenne des parcours souterrains :

Descente	26'
Remonte	28'

Durée moyenne des pauses..... 28'

Durée moyenne totale des parcours souterrains et

des pauses 1 h. 22'

Durée de présence au chantier (travail effectif, y compris le temps aller et retour de l'accrochage au chantier) :

Par jour	6 h. 25'
Par semaine	38 h. 30'

2° L'accord de Douai du 29 novembre 1930.

La principale critique que l'on puisse diriger contre la législation actuelle est son extrême *rigidité* qui empêche la production de s'adapter aux variations parfois très brusques de la demande. La loi allemande procède avec plus de souplesse, grâce à l'octroi d'heures supplémentaires. Dans l'intérêt général, pour empêcher qu'aux brusques variations de la demande ne succèdent de brusques variations de prix, il faut permettre un minimum d'adaptation. C'est ce que, finalement, on a dû reconnaître à Genève, après l'échec de la Conférence internationale du Travail en 1930, et le projet de 1931 en a heureusement ménagé la possibilité, ainsi que nous le verrons plus loin.

Une tentative a été faite en France, par l'accord intervenu à Douai, le 29 novembre 1930, entre les représentants des syndicats ouvriers et ceux des compagnies minières du Nord et du Pas-de-Calais. Cet accord, qui porte le nom de Convention relative aux congés payés, prévoyait, dans son article II, que la journée de travail serait tantôt de 7 h. 45, tantôt de 8 h. 15, avec cette condition que le nombre de jours ouvrables pour lesquels la durée de la journée serait de 8 h. 15 ne

pourrait excéder 150 par an, dans chaque siège d'extraction, et qu'en période normale, on tendrait à diviser l'année en six mois consécutifs à 7 h. 45 et six mois à 8 h. 15.

Ainsi, le principe de la journée de 8 heures était sauf, mais il était aménagé dans un sens plus pratique, mieux adapté aux besoins saisonniers. Des précautions étaient d'ailleurs prises pour éviter des abus. Il était convenu qu'un seul horaire de travail serait en vigueur au même moment, par tous les ouvriers du fond d'un même siège d'extraction, les ouvriers en étant prévenus par un affichage. Les salaires journaliers de base n'étaient pas réduits pour la journée de 7 h. 45 ; par contre, ils étaient majorés de 5 % pour la journée de 8 h. 15.

La Convention de Douai ne pouvait entrer en vigueur qu'après homologation, par les Pouvoirs publics, des dispositions relatives à la durée du travail. Un projet de loi fut déposé par le gouvernement sur le bureau de la Chambre, autorisant l'aménagement apporté à la loi de 8 heures sous la condition expresse de ne pas dépasser, dans l'année, la durée de travail permise par la loi du 24 juin 1919. Projet de loi et Convention en restèrent là ; l'accord de Douai, intéressant en soi, n'aura été qu'une tentative.

La faute en est aux événements. L'aggravation de la situation économique, avec la pratique des coupes chômées inaugurée en décembre 1930, et les réductions d'effectifs qui se sont poursuivies en 1931, ne laissaient plus au débat sur l'aménagement de la loi de 8 heures qu'une pure valeur académique. La Fédération des travailleurs du sous-sol devait d'ailleurs, entre temps, élever des objections de principe contre la Convention.

Il demeure néanmoins acquis qu'ouvriers et patrons ont été d'accord pour estimer que la loi de 8 heures dans les mines doit être assouplie.

3^e Les législations étrangères.

Nous n'envisagerons que le cas des ouvriers du fond.

GRANDE-BRETAGNE.

La durée du travail dans les mines a été fixée par la loi, depuis 1909 (Coal Mines Regulation Act, 1^{er} juillet 1909). Mais avant de comparer la législation britannique avec la législation française, il importe d'introduire une correction initiale dans la définition même de la durée de travail au fond. La loi anglaise ne comprend dans cette durée que l'un des trajets de descente ou de remonte (1), alors que la loi française les comprend tous deux. La durée moyenne d'une cordée (average winding time) en Grande-Bretagne étant de 29 minutes, il en résulte, en gros, un décalage d'une demi-heure entre le temps français et le temps anglais. Pour une même durée nominale de la journée de travail, le mineur français travaille donc *une demi-heure en moins*. Tel est le point, très important, qu'il faut souligner dès l'abord. Il faut toujours s'entendre sur les définitions.

Ceci étant, la durée moyenne, selon la définition anglaise, du poste normal au fond, a varié comme suit (statistique du Secrétaire aux Mines) :

1904 à 1914	8 h. 20'
1919 à 1926	7 h. 30'
1927 à 1930	8 h. 20'
Depuis 1931	7 h. 30'

(*Coal Mines Act, 1930*).

Avec sa journée actuelle de 7 h. 1/2, on peut donc dire que le mineur anglais accomplit le même temps que le mineur français avec la journée de 8 heures. Mais pendant quatre ans, décembre 1926 à 1930 inclus, le mineur anglais.

1. « From first cage down to first cage up, or from last to last ».

a travaillé, chaque jour, cinquante minutes de plus que le mineur français.

La comparaison serait incomplète si l'on ne signalait une facilité admise par la loi anglaise de 1930. Tandis que la loi française est impérative et limite effectivement chaque journée à 8 heures, le Coal Mines Act 1930 a permis la conclusion d'une série de contrats collectifs comportant une répartition inégale du travail entre les jours, dans le cadre de 90 heures par quinzaine. Cette faculté de répartir inégalement les heures de travail constitue le propre du système appelé *spread-over*. En général, les contrats conclus en 1930 prévoyaient 8 heures de travail, chacun des 5 premiers jours de la semaine, et 5 heures seulement le samedi. Dans le Pays de Galles, toutefois, on travaillait 7 h. 1/2 chaque jour. A l'opposé, les mineurs écossais accomplissaient 8 heures, pour chômer entièrement un samedi sur deux. La pratique du *spread-over* est favorable à la production, le travail utile de l'ouvrier étant proportionnellement plus grand quand la journée est plus longue, sans accroissement correspondant des frais généraux.

L'application du *spread-over* ayant donné lieu à de multiples difficultés, le Coal Mines Act 1931 l'a interdite, en maintenant d'ailleurs la durée du travail à 7 h. 1/2. Ce régime a été prorogé en juillet 1932, pour aussi longtemps que la Convention de Genève de juin 1931 n'aura pas été ratifiée.

Sur la durée du travail en Grande-Bretagne, le rapport de la Commission royale sur l'industrie minière (1925) offre une documentation abondante, à laquelle on se reportera pour plus de détails (chapitre XIII et annexe, Section IV).

ALLEMAGNE.

En Allemagne, la durée du travail se calcule pour chaque ouvrier, *individuellement*, du commencement de la descente au commencement de la remonte.

La durée de la descente de la cage, de celle-là seulement qui transporte le travailleur individuel, étant pratiquement

négligeable, la durée nominale du travail en Allemagne, pour l'ouvrier du fond, correspond à une présence effective au fond. A temps égal pour la journée nominale de travail, le mineur allemand travaille donc environ *un quart d'heure de plus* que le mineur français.

Avant la guerre, le mineur allemand travaillait 8 h. 1/2. L'ordonnance des 23 novembre — 17 décembre 1918, applicable à toutes les professions, abaissa la durée à 8 heures. Dès le 18 novembre 1918, les mineurs de la Ruhr pratiquaient la journée de 8 heures. En avril 1919, elle fut, coup sur coup, réduite à 7 h. 1/2, puis à 7 heures. Mais à la durée nominale de la journée de travail, vinrent s'ajouter les *heures supplémentaires* (Überstunden) qui, par leur fréquence et leur régularité, équivalèrent, en fait, à un véritable allongement de la journée de travail. Du 15 mars 1920 au 13 mars 1921, les mineurs effectuèrent, deux fois la semaine, un demi-poste supplémentaire ; en 1922, trois fois la semaine, deux heures supplémentaires.

En novembre 1923, lors de l'occupation de la Ruhr, au moment de la cessation de la résistance passive et des négociations avec la M.I.C.U.M., les mines de la Ruhr imposèrent à leurs ouvriers, après un lock-out de quelques jours, le retour aux 8 h. 1/2 d'avant la guerre (29 novembre). Prenant prétexte des charges de Réparations que devait acquitter le Reich, le gouvernement allemand publiait d'ailleurs, quelques jours plus tard (21 décembre 1923), une ordonnance qui abrogeait implicitement le principe même de la loi de 8 heures, en prescrivant que « la durée du travail ne doit pas dépasser dix heures ».

L'année 1924 fut marquée par les efforts des syndicats ouvriers pour abaisser la durée du travail. Le mouvement déclenché en mai échoua, les patrons ayant prononcé le lock-out. Les décisions du Ministre du Travail (20 janvier 1925) et la sentence arbitrale du Commissaire Mehlich (5 février 1925) ont rétabli en fait les 8 heures de travail au fond. La durée légale reste de 7 heures, mais l'accord sur le travail supplémentaire (Mehrarbeitsabkommen), constamment renouvelé depuis

1924, ajoute une heure à la durée légale. Un arbitrage tout récent (fin 1932) vient d'ailleurs d'incorporer pratiquement la huitième heure dans la durée normale du poste.

Les ouvriers du jour continuèrent à travailler 10 heures.

A la suite de la Conférence des Ministres du travail des principaux pays européens, à Londres, en 1926, en vue de la ratification simultanée de la Convention de Washington, le gouvernement allemand fit bien le geste de déposer devant le Reichstag un projet de loi conforme, mais le geste n'eut pas de suite et le projet de loi resta en suspens. Seule intervint la loi du 14 avril 1927, pour régler la pratique des heures supplémentaires, non pour la prohiber. Les heures supplémentaires ne peuvent plus être effectuées qu'à certaines conditions. Elles doivent faire l'objet d'une convention collective et elles doivent être payées suivant un tarif majoré; dans le cas d'urgence ou d'intérêt général, l'autorisation du Ministre du Travail est requise.

Même après la loi de 1927, la pratique des heures supplémentaires n'a donc pas été abandonnée. L'industrie allemande y tient et ce fut précisément l'une de ses fermes revendications à Genève, en 1930 et 1931, devant le B.I.T. et la Conférence Internationale du Travail. Les circonstances présentes, sous l'empire de la crise économique, ont évidemment suspendu la pratique des heures supplémentaires, mais la suspension risque de n'être que transitoire, car le système est proprement allemand.

De toute façon, il demeure qu'avec l'interprétation allemande de la loi de 8 heures, le mineur allemand travaille chaque jour, un quart d'heure de plus que le mineur français.

ETATS-UNIS.

Une enquête récente du Bureau des statistiques du travail des Etats-Unis nous éclaire sur la durée du travail dans les mines américaines (*Monthly Labour Review* octobre 1931 (1).

1. *Revue de l'Industrie Minérale*, 1^{er} juin 1932.

Durée du travail (heures) par jour.

		Piqueurs et chargeurs		Autres ouvriers
		temps au front de taille	temps total dans la mine	
1922	.....	7,7	8,3	8,7
1924	.....	7,8	8,5	8,5
1926	.....	7,9	8,6	8,6
1929	.....	8,0	8,8	8,6
1931	.....	8,1	8,8	8,4

L'enquête a porté sur 469 mines occupant 27 % de l'effectif total des mines des Etats-Unis.

Ainsi, le pays qui de tous, incontestablement et de beaucoup, est le plus favorisé par la nature, par l'abondance de ses ressources, est aussi celui qui pratique la plus longue journée de travail, astreignant les mineurs à 8 h. 1/2, pour certains près de 9 heures de présence dans la mine. Pour qui prétend que les Etats-Unis sont à l'avant-garde du progrès social, voilà bien un sujet de méditation qui le rendra assez perplexe.

AUTRES PAYS.

La Belgique suit la règle française ; les Pays-Bas, la règle allemande.

La comparaison avec l'étranger nous montre, en résumé, que la législation française a été, depuis la guerre, extrêmement libérale pour l'ouvrier. Cette constatation flatte notre amour-propre et notre souci de l'amélioration constante du sort de l'ouvrier. Cependant, chaque médaille a son revers. Le revers, ici, c'est la charge que le progrès social implique pour l'industrie, dans un pays déjà handicapé par la nature de son gisement.

4^e Les projets de convention internationale.

A) LA X^e ASSEMBLÉE DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS.

Le Bureau international du Travail avait déjà été saisi, à plusieurs reprises, de la question du travail dans les mines par le Congrès de la Fédération internationale des mineurs, quand la question vint devant le Comité économique de la Société des Nations, comme une dépendante du problème plus général posé par la situation difficile de l'industrie houillère. Dans son rapport du 12 avril 1929 (1), le Comité de la S.D.N. classait ainsi, parmi les propositions impliquant une entente internationale, le cas des heures de travail, salaires, et conditions sociales dans l'industrie houillère :

« Les experts mineurs ont estimé désirable une entente internationale, au sujet des heures de travail, des salaires et des conditions sociales. On n'a pas prétendu qu'une entente de cet ordre pourrait ou devrait réaliser l'uniformité des conditions, ni qu'elle suffirait à résoudre le problème que pose l'industrie houillère ; mais on a soutenu qu'elle serait efficace et que l'absence d'un accord sur ces points pourrait compromettre une entente sur d'autres questions, telle que celle qui a été esquissée ci-dessus (2). Les mineurs désireraient vivement que si la concurrence était interdite sur un point, elle ne fut pas déviée de façon à jouer, avec encore plus de force, au détriment de leurs intérêts. Ils ont fait ressortir que les organisations patronales de tous les pays étaient aptes à entreprendre immédiatement des négociations de ce genre ».

Les représentants des mineurs ont toujours été, depuis six ans, favorables à des accords internationaux de caractère commercial. Ils ont présenté l'unification des durées du travail, dans les pays producteurs, comme un facteur de l'entente préconisée, permettant d'éliminer, sur un des éléments, les différences de prix de revient de pays à pays et de prévenir les

1. N° C. 150, M. 58, 1929, II, p. 15.

2: Ententes internationales entre producteurs:

concurrences s'exerçant sur le dos du personnel ouvrier, par détérioration des salaires et des conditions du travail.

Cependant, quel que soit le lien entre la question ouvrière et la question économique dans une industrie où la main-d'œuvre constitue 50 à 75 % du prix de revient, la question particulière des conditions du travail paraissait relever de la compétence du B.I.T. et non de l'Organisation économique de la S.D.N. C'est ce que constata le Comité économique dans son rapport préliminaire. En septembre 1929, la X^e Assemblée de la S.D.N., adoptant les résolutions qui lui étaient soumises par la II^e commission (résolution VIII) fit sienne cette interprétation. Toutefois, après avoir voté la disjonction, l'Assemblée priait le Conseil d'Administration du B.I.T. d'envisager l'inscription à l'ordre du jour de la Conférence Internationale du Travail de 1930 des questions relatives aux heures de travail, aux salaires et aux conditions du travail dans les mines de charbon, en vue de la conclusion d'une ou de plusieurs conventions internationales. Elle suggéra, en même temps, au B.I.T., la convocation à une date rapprochée, d'une conférence technique préparatoire, comprenant des représentants des gouvernements, des patrons et des ouvriers, et qui serait chargée d'*indiquer* au B.I.T. les questions qu'il serait le plus utile, à son avis, d'inscrire à l'ordre du jour.

Pour la bonne intelligence des négociations qui s'ouvrirent en 1930, il faut se rappeler que la résolution votée en septembre 1929, par la X^e Assemblée, émanait de M. Graham, président du Board of Trade, solidaire de la politique du Cabinet travailliste qui gouvernait alors la Grande-Bretagne. Or, en prenant le pouvoir, les travaillistes avaient promis de réduire à 7 heures la journée du travail dans les mines. Il faut se rappeler aussi qu'aucun pays ne ressentait plus gravement que la Grande-Bretagne les effets de la crise et que nulle part ailleurs en Europe, les salaires des mineurs n'avaient été portés à un taux aussi élevé. En sorte que le gouvernement britannique pouvait aisément envisager, et même souhaiter, une réglementation internationale des heures de travail et des

salaires, sur la base de la situation existant en Grande-Bretagne.

B) LA CONFÉRENCE TECHNIQUE PRÉPARATOIRE,
GENÈVE, JANVIER 1930.

La Conférence technique préparatoire fut réunie à Genève, le 3 janvier 1930. Elle groupait la représentation tripartite, gouvernements, patrons et ouvriers, des neuf principaux pays européens, producteurs de charbon : Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, France, Grande-Bretagne, Pays-Bas, Pologne, Tchécoslovaquie.

Trois chefs de réglementation s'offraient à la discussion : salaires, durée du travail et autres conditions du travail. Seule la question de la durée du travail parut assez mûre pour faire l'objet d'une réglementation internationale. Ainsi en fut-il décidé, sur la proposition du B.I.T. avec l'appui du groupe patronal, et bien que le gouvernement britannique se fût montré favorable à l'extension de la procédure aux salaires.

Le seul point important, sur lequel la Conférence préparatoire aboutit à un accord, sur la proposition de M. Parent, délégué français, fut celui de la *définition* même de la durée de travail dans les mines. On décida d'uniformiser les interprétations de la journée de travail en précisant que les heures seraient comptées « from bank, to bank », c'est-à-dire pour chaque ouvrier, *individuellement*, depuis l'entrée dans la cage pour la descente jusqu'au moment de la sortie, la remonte effectuée. Cette définition correspond, à peu de chose près, à l'interprétation admise par la législation allemande. Mais ce fût le seul résultat vraiment tangible.

En effet, sur la durée même de la journée de travail, les groupes patronaux se montrèrent très hésitants à abandonner le principe de la loi de huit heures, consacré par la Convention de Washington. D'abord, parce que le charbon n'est plus la seule source d'énergie. Or, à diminuer la durée du travail et à augmenter, en proportion inverse, le prix de revient du

charbon, on risque de favoriser la concurrence du mazout et de la houille blanche. C'est la difficulté à laquelle s'exposera toujours tout essai fragmentaire de réglementation économique. Ensuite, le plus gros producteur de charbon du Monde, les Etats-Unis, ne participant pas à la Conférence, une réduction importante de la durée de travail eût exposé l'Europe à perdre une partie de ses débouchés devant la concurrence américaine. Le Dr Jungst, délégué patronal allemand, insista très opportunément sur cette menace et ranima parmi les délégations le sens de la solidarité européenne. Il les mit en garde contre « un saut dans l'inconnu ». Trop divisée pour pouvoir proposer un chiffre pour la durée du travail, la Conférence préparatoire n'abandonna point cependant l'espoir d'arriver à un accord sur le fond, et la question fut inscrite à l'ordre du jour de la Conférence Internationale du Travail de 1930.

C) LA CONFÉRENCE INTERNATIONALE DU TRAVAIL,
XIV^e SESSION, JUIN 1930.

La question vint donc devant la Conférence Internationale du Travail, dès sa xiv^e session, en juin 1930. A la demande du B.I.T. la Conférence adopta exceptionnellement une procédure plus rapide qu'à l'ordinaire, en renonçant à la double lecture au cours de deux sessions successives et en engageant immédiatement une discussion au fond et un vote définitif.

La définition de la durée du travail ayant été homologuée, la Conférence aborda la fixation de la durée du travail elle-même. Les débats furent laborieux et animés, en Commission comme en séance plénière. Le groupe ouvrier proposait sept heures ; le groupe patronal tenait pour huit. En Commission, la priorité fut finalement acquise à un amendement du gouvernement allemand, stipulant 7 h. 45, étant entendu qu'une nouvelle Conférence, trois ans plus tard, aurait à se prononcer éventuellement sur une nouvelle réduction. Cet amendement fut appuyé par le représentant du gouvernement français,

M. Fontaine, ainsi que par le représentant du gouvernement britannique, M. Shinwell, Secrétaire aux Mines dans le cabinet travailliste, qui s'y rallia à l'occasion d'un second vote, faute d'obtenir 7 h. 1/2. La régularité de ce second vote fut vivement contestée par les groupes patronaux qui refusèrent d'y participer et quittèrent la salle de réunion en signe de protestation.

Devenu projet de la Commission, l'amendement fut soumis à la Conférence en séance plénière. Lors d'un premier vote, il recueillit 68 voix contre 30. Mais, lors du vote final sur l'ensemble, il ne put grouper la majorité requise des deux tiers (70 voix pour, 43 contre). C'était l'échec.

L'échec fut provoqué par un changement d'attitude du gouvernement allemand, qui entraîna avec lui, dans l'abstention, plusieurs délégués gouvernementaux d'autres Etats. L'Allemagne avait bien obtenu satisfaction sur un point important, puisqu'il avait été décidé, en sa faveur, d'exclure de la réglementation les mines de lignite. Mais elle tenait, non moins fermement, à un autre point, à savoir la question des heures supplémentaires ; elle réclamait une tolérance de 60 heures par an. Par deux fois, en Commission, puis en séance plénière, cette tolérance lui ayant été refusée, le représentant du Reich se replia dans l'abstention,

L'échec était inévitable, et, à tout prendre, il a mieux valu qu'il ait été constaté sur un vote que sur la non-ratification ultérieure de la Convention par les quelques pays qui seuls, en fait, comptent comme producteurs de charbon, parmi la foule des 51 Etats représentés à la Conférence. Dès lors qu'à l'époque, il était certain que la journée normale de 7 h. 45, sans heures supplémentaires, n'avait aucune chance d'être acceptée par les Etats gros producteurs, qu'eût signifié une Convention acquise avec l'appoint des voix de pays non directement intéressés ? Ce n'était pas le moins curieux, d'ailleurs, que d'observer que, pour fixer la durée du travail dans les mines de charbon *européennes*, on appelait à se prononcer les représentants gouvernementaux, patronaux et ouvriers, de

vingt-cinq pays extra-européens sur lesquels s'exerçait, plus ou moins, l'influence concurrente des Etats-Unis.

Et puis, il faut bien le dire, l'incertitude qui régnait sur la situation anglaise, accentuée au sein de la délégation britannique par un désaccord profond entre les trois groupes gouvernementaux, patronaux et ouvriers, rendait impossible tout accord international avant le vote du nouveau Coal Mines Act. Il était manifeste que les Anglais entendaient d'abord, régler leurs affaires intérieures, sans aucun obstacle international, qui eût paru entamer ou limiter leur souveraineté nationale. Or le projet de loi du cabinet anglais sur la question charbonnière avait été déposé aux Communes depuis le 11 décembre 1929. Depuis avril 1930, il faisait la navette entre les Communes et la Chambre des Lords, suscitant de très vives controverses. En juin, pendant que siégeait la Conférence du Travail, le débat battait son plein et ce ne fut que le 23 juillet qu'intervint le vote final des Lords sur le texte qui, avec la sanction royale, le 1^{er} août, allait devenir le Coal Mines Act 1930.

Les efforts entrepris étaient-ils vains alors ? Non, en ce sens que la question de la durée du travail y a gagné en clarté et qu'un rapprochement très sensible, malgré tout, s'est opéré entre les points de vue des ouvriers et des patrons. Partis du programme de 7 heures, revendiqué par l'Internationale des mineurs à son Congrès de Nîmes, les ouvriers se sont finalement ralliés à la journée de 7 h. 45, qui, compte tenu des différences de définition équivaut pratiquement à la journée de 8 heures selon la loi française. Enfin, à propos des heures supplémentaires, devant l'intransigeance du gouvernement allemand, l'idée a gagné du terrain qu'il fallait laisser à l'industrie houillère un minimum de souplesse pour faire face aux variations de la consommation. En quatre heures, pouvait-on faire mieux ?

L'impression qui se dégageait du débat était assez bonne, en tout cas, pour que la Conférence, usant de ses pouvoirs dis-

crétionnaires, réinscrit la question à l'ordre du jour de la session de 1931.

D) LA CONFÉRENCE INTERNATIONALE DU TRAVAIL, XV^e SESSION,
MAI-JUIN 1931.

Des pourparlers officieux s'engagèrent dès la fin de 1930 entre le B.I.T. et les principaux gouvernements pour préparer la nouvelle Conférence et éviter un nouvel échec. L'accord se fit assez vite sur la journée de 7 h. 45, avec une réserve de 60 heures supplémentaires. Les idées étaient ainsi définitivement gagnées à cette notion de souplesse indispensable à l'industrie houillère, pour faire face aux fluctuations économiques. On en retrouve l'expression, à la même époque, dans la Convention de Douai, du 29 novembre 1930, dont il a été parlé plus haut.

L'accord préalable des principaux gouvernements intéressés facilita l'œuvre de la Conférence, qui se réunit à Genève le 28 mai 1931. Après avoir repoussé les amendements de principe présentés par le groupe ouvrier, la Commission, toujours présidée par M. Brauns, ancien Ministre allemand du Travail, adopta le principe des 7 h. 45, par 30 voix contre 15 voix patronales et deux abstentions (art. 8 du projet).

Ensuite furent adoptés les articles 9 et 10, relatifs aux heures supplémentaires :

« *Article 9.* — Les règlements de l'autorité publique pourront, en dehors des dispositions de l'article 8 de la présente Convention, mettre 60 heures supplémentaires par an à la disposition des entreprises pour l'ensemble du pays. Ces heures supplémentaires seront rémunérées à un taux majoré d'au moins 25 % par rapport au salaire normal.

Article 10. — Les règlements de l'autorité publique mentionnés aux articles 7, 8, 9 de la présente Convention, seront pris après consultation des organisations patronales et ouvrières intéressées.

Les articles 9 et 10 appellent un mot d'explication. En Allemagne, les heures supplémentaires se pratiquent largement avec l'acceptation des ouvriers, tandis que, dans la plu-

part des autres pays, elles sont prohibées par la loi ou repoussées par les ouvriers. Il ne faudrait pas comprendre que les articles 9 et 10 ont seulement pour but de donner satisfaction à une demande de l'Allemagne. Les 60 heures supplémentaires, demandées il est vrai par l'Allemagne avec le plus d'insistance, ont néanmoins été votées dans le sens de l'égalité de traitement entre tous les pays.

Si l'Allemagne ne réussit point à exclure totalement de la Convention le cas des mines de lignite, elle obtint du moins en leur faveur, en sa faveur, — car l'exploitation du lignite est une industrie spécifiquement allemande et concurrente redoutable pour la houille, — un allongement d'un quart d'heure par jour, ainsi qu'une réserve de 150 heures supplémentaires pour les mines souterraines, 200 pour les exploitations de surface.

Des dérogations furent admises pour le cas d'accident, de force majeure, de travaux urgents aux machines et à l'outillage. Elles furent limitées à une demi-heure par jour et à 5 % du personnel pour les travaux inévitablement continus ou pour la préparation et l'achèvement régulier de l'exploitation.

Tel est l'essentiel de la Convention qui, au vote final sur l'ensemble, en séance plénière, recueillit, cette fois, la majorité requise des deux tiers, par 81 suffrages contre 2, les délégués patronaux s'étant abstenus.

On a dit de la Convention qu'elle constituait l'œuvre maîtresse de la Conférence de 1931. M. Fernand Maurette, chef de la division scientifique, du B.I.T. l'a saluée, dans l'*Europe Nouvelle* du 4 juillet 1931, comme la première parmi les Conventions votées par la Conférence du Travail, depuis son origine, où « la protection des travailleurs, — raison d'être de l'Organisation internationale du travail, — et la conciliation des intérêts en présence se marient si étroitement qu'il est parfois difficile de discerner les clauses inspirées par l'une ou par l'autre ». Et il prophétisait qu'elle était désormais passée des limbes dans la réalité. « Premier essai d'une organisation rationnelle dans la vie d'une industrie qui, jusqu'ici, a été do-

minée par la surproduction et par la lutte chaotique de la concurrence », proclamait plus simplement, mais avec non moins de ferveur, M. Sokal, Président de la Conférence.

Mais ces grands espoirs, d'un généreux élan, n'ont pas encore été remplis jusqu'ici. La Convention reste un document sans force obligatoire, aucun pays ne l'ayant ratifiée. Au début de janvier 1932, une Conférence des représentants des sept gouvernements les plus intéressés, convoquée à Genève par le B.I.T., s'est séparée après avoir seulement posé en principe que les ratifications des sept gouvernements devraient être simultanés. Aucun pays n'entend s'engager avant les autres. La Grande-Bretagne redoute toujours la concurrence américaine; l'Allemagne lie la question à des problèmes politiques; la Belgique désire un décalage de six mois ou un an en sa faveur. C'est l'impasse. A quoi bon le dissimuler?

Mais quelle leçon en tirer?

Il ne faut pas condamner la Convention dans son principe. Pour certains pays, sa substance est bien voisine de la législation nationale. Pour la France, en particulier, la durée du travail ne serait modifiée que de quelques minutes. La Convention garde aussi le mérite d'avoir créé une ambiance, d'avoir rapproché exploitants et ouvriers dans une atmosphère internationale, en face d'un problème universel. L'abstention des Etats-Unis, qui ne désarmeront pas, inquiète l'Europe. Les difficultés d'adaptation, variant selon les pays et les tendances de la législation nationale, peuvent conduire, en fait, à des disparités de traitement; les clauses des 60 heures supplémentaires et de la majoration des salaires, par exemple, ne seront pas partout également appliquées. De plus, il n'est pas douteux que la participation même aux travaux de la Conférence, d'un trop grand nombre de pays, étrangers à l'industrie houillère européenne, a provoqué une certaine confusion et, par réaction, quelque circonspection à l'égard d'une Convention soutenue par des voix inspirées d'avance par des intérêts extra-européens.

Enfin et surtout, un accord sur la durée du travail ne pourra

être appliqué que dans la sécurité économique. Il présuppose donc un minimum de stabilité garanti par des accords généraux étendus à l'ensemble du problème économique. Les promoteurs de la Convention doivent s'en rendre compte : le moment est mal choisi et la question, elle-même, mal située quand on cherche à l'isoler sur le terrain social et politique, au mépris des contingences économiques. Il n'est pas impossible d'y remédier. Alors, mais alors seulement, la Convention passera des limbes dans la réalité.

BIBLIOGRAPHIE.

Sur les négociations internationales relatives à la durée du travail dans les mines, on consultera les articles de M. Fernand Maurette dans l'*Europe Nouvelle*, numéros des 19 juillet 1930 et 4 juillet 1931 ; la *Revue de l'Industrie Minérale*, numéros du 1^{er} mars 1930, 1^{er} mars, 1^{er} août et 1^{er} octobre 1931 ; le *Bulletin quotidien de la Société d'Etudes et d'Informations économiques*, n° 35, 1930 et n° 176, 1931.

CHAPITRE IV

Le rendement

1^o Le rendement et la productivité.

Le rendement est la *mesure de la productivité en nature*, ou productivité physique. On l'exprime en kilos, en divisant la quantité journalière moyenne de houille extraite de la mine (production nette) par l'effectif moyen des ouvriers. La moyenne du fond s'obtient en divisant seulement par le nombre des ouvriers du fond : la moyenne fond et jour, en portant au dénominateur de la fraction l'effectif global fond et jour (usines annexes exclues).

Si l'on rapporte la productivité à l'ouvrier, c'est que, dans l'industrie houillère, l'ouvrier apparaît comme ayant sur la production une influence prépondérante. Dans un même bassin, on constate ainsi, du fait de l'ouvrier, selon les époques, des différences extrêmement sensibles.

Cependant, dans l'industrie houillère comme ailleurs, l'homme n'est pas le seul agent de production. Il travaille en concours avec la nature, qui est plus ou moins favorable (rente des mines), avec des capitaux plus ou moins largement et judicieusement investis dans l'équipement et l'outillage des mines, avec un entrepreneur plus ou moins habile à diriger l'exploitation et à y organiser le travail. L'homme doit compter aussi avec l'état des forces économiques, plus ou moins restrictif des prix de revient, donc plus ou moins exigeant à l'égard du rendement. Enfin, l'homme, vivant en société, avec

une philosophie, une conception donnée des rapports sociaux, qu'il traduit par la législation, se fixe à lui-même, pour son travail, des données, disons légales, qui limitent et conditionnent son effort, sa productivité.

Nous examinerons dans le paragraphe suivant, plus en détail, comment jouent les différents facteurs et quelle est leur valeur respective. Leur énumération suffit pourtant déjà à réformer un jugement sommaire, trop souvent porté contre l'ouvrier, à la seule constatation des écarts que la statistique des rendements révèle d'un pays à l'autre, comme si le rendement pouvait mesurer, isoler, la productivité *spéciale* de l'ouvrier.

La multiplicité même des facteurs qui interviennent dans le rendement, leur enchevêtrement, conduisent le plus souvent à l'impossibilité d'une discrimination convenable qui établirait, par des relations simples de cause à effet ou des approximations successives, la productivité spéciale de chacun des agents de production en concours : l'homme, la nature, le capital, l'entrepreneur. Pour utiliser une expression devenue courante depuis les distinctions apportées par M. Aftalion dans la notion de productivité (1), le rendement mesure la *productivité globale* des différents facteurs et ajoutons, suivant la remarque déjà faite, *productivité physique*, par opposition à la productivité économique qui ferait intervenir la valeur d'échange du produit.

On conçoit maintenant que, d'un bassin à l'autre, surtout d'un pays à l'autre, mais encore dans un même pays, dans un même bassin, selon les époques, on puisse enregistrer des différences de rendement extrêmement sensibles et qu'il serait puéril de vouloir rapporter à la productivité spéciale de l'homme, isolé des autres facteurs. Le bon sens même s'y opposerait et suffirait à mettre en garde l'observateur le moins averti des questions charbonnières, devant l'exagération évidente des écarts, allant du simple au double entre les pays

1. *Les trois notions de productivité et les revenus* (Revue d'économie politique, 1911).

européens, du simple au sextuple dans les comparaisons avec les Etats-Unis. Sans nier l'influence de l'homme, en tant qu'individu faisant emploi de sa force physique, il existe des causes plus générales de *rendement différentiel*.

2° Les facteurs du rendement.

A) LA NATURE.

La nature offre un gisement.

Un gisement est plus ou moins riche et plus ou moins facile à exploiter. Quand il s'offre à ciel ouvert, avec de larges veines de charbon pur, se prêtant à l'emploi intensif des engins mécaniques, il est certain que le rôle de l'ouvrier est bien simplifié. Un manœuvre suffit à la tâche, et l'on s'explique ainsi les rendements américains atteignant 4 tonnes 1/2. C'est du travail de terrassier. Qu'au contraire, il faille travailler à une grande profondeur, des veines étroites et tourmentées, dans des galeries difficiles d'accès et nécessitant des coffrages soignés, on conçoit que le rendement baisse. Or telle est la condition la plus ordinaire des mines européennes; telle est, plus particulièrement, la condition des mines françaises, à cet égard, on le sait, franchement désavantagées par rapport aux mines anglaises, allemandes et polonaises.

Avec l'accroissement de la profondeur des puits, le travail de l'ouvrier devient plus pénible parce que la température s'élève et que la ventilation devient plus difficile. Mais, en même temps que l'exploitation s'avance en profondeur, un personnel de plus en plus nombreux doit être employé aux travaux accessoires du transport de la houille, du remblayage et du soutènement. Effort plus pénible, donc moins productif de l'ouvrier occupé à l'abatage, proportion plus grande d'ouvriers dans les travaux accessoires; voilà deux facteurs qui concourent à la baisse du rendement, l'un agissant sur le numérateur de la fraction, l'autre sur le dénominateur.

Or, l'accroissement en profondeur des exploitations s'accuse inévitablement dans tous les pays. En France, par exemple, de 363 mètres en 1913, la profondeur moyenne d'extraction des mines du Pas-de-Calais est passée à 403 mètres en 1931, atteignant 1 000 mètres dans certains puits (la Clarence n° 1). L'extension de l'exploitation dans des galeries horizontales, de plus en plus loin du puits, nécessitant, elle aussi, l'affectation aux travaux accessoires d'une proportion plus grande d'ouvriers, est une autre cause de baisse du rendement.

Plus ou moins inclinées, plus ou moins régulières, plus ou moins larges, plus ou moins pures, les veines présentent des difficultés très variables, selon les exploitations. En France, la puissance moyenne des veines, sauf en Moselle, n'excède guère 1 mètre. En Pas-de-Calais, elle est de 1 m. 06 ; dans le Nord de 0 m. 80. C'est peu en regard des veines de plus de 2 et 3 mètres qu'on exploite dans la Ruhr. Or, le travail a moins d'efficiencé dans une veine étroite que dans une veine large, parce que l'abatage y est plus lent, plus délicat aussi, et parce que les travaux accessoires immobilisent proportionnellement plus de personnel. C'est spécialement le cas du boisage, qui a besoin d'être serré et très soigné dans les mines françaises, en raison de la nature plus friable des terrains, sujets à éboulements. On compte, pour le boisage seul, une dépense deux fois plus grande qu'en Grande-Bretagne et deux fois plus de personnel affecté à ce travail.

Nos gisements sont souvent tourmentés et les berlines remontent des charbons forcément mélangés de terres et de pierres, qu'il faut éliminer par le triage et le lavage. Les déchets que laissent ces opérations indispensables sont déduits de la production brute pour le calcul de la production nette figurant au numérateur de la fraction qui exprime le rendement : d'où première diminution de celui-ci. Mais ces opérations immobilisent davantage de personnel dans les ateliers du jour et l'effectif total fond et jour, qui constitue le dénominateur de la fraction, augmente en proportion : d'où deuxième diminution du rendement.

La proportion du personnel en surface dépend aussi, pour une bonne part, de la puissance du gisement, donc encore de la nature. Les puits abondants d'un gisement riche n'exigent pas beaucoup plus de personnel au jour, pour le service du carreau de la mine, que les puits avares d'un gisement ingrat. La concentration des travaux du fond entraîne aussi celle des travaux du jour, avec une diminution sensible de la proportion du personnel du jour. Le rendement s'accroît dans la même mesure.

La proportion des ouvriers du fond étant, en France, de 72 % seulement, contre 80 % en Grande-Bretagne, le rendement anglais doit être, de ce fait seul, normalement supérieur de 10 % au rendement français.

B) LE CAPITAL.

Le capital apporte son concours, non seulement sous la forme des frais de prospection et de fonçage des puits, ou sous celle du fonds de roulement, mais encore par les investissements dans l'équipement et l'outillage des mines. Le perfectionnement de l'outillage, le progrès technique en général, sont évidemment des causes d'amélioration importante du rendement.

Nous avons vu, dans la troisième partie, à quel point nous en sommes en France, pour l'équipement de la production. A cette remarque près que la nature du gisement ne se prête pas à l'emploi des haveuses, les houillères françaises peuvent soutenir facilement la comparaison avec l'étranger pour le développement de l'outillage mécanique. Rappelons simplement qu'en 1931, les mines du Pas-de-Calais ont abattu, au marteau piqueur, 80,5 % de leur production et les mines du Nord 91,7 %, alors que la Grande-Bretagne n'en est encore qu'à 35 %. Le transport des charbons dans les grandes tailles, par couloirs oscillants à moteurs ou convoyeurs à toiles, de même que la traction mécanique, sont en progrès partout.

Sans doute, les chiffres que l'on peut citer sur les progrès

de la mécanisation de l'outillage dans les mines, sont loin d'avoir une valeur probante absolue. Nous avons déjà fait des réserves à leur sujet, en soulignant l'inconvénient qu'il y aurait à effectuer des rapprochements trop hâtifs de pays à pays, parce que, d'un pays à l'autre, les statistiques n'ont ni la même base, ni surtout la même signification, l'aptitude des gisements à l'équipement mécanique étant très différente. N'empêche que la progression continue et rapide des indices de la mécanisation montre, partout, un effort qu'il serait absurde de nier, en soi et dans ses effets sur le rendement. On ne peut évidemment jamais dire qu'on a atteint la limite du progrès, parce que la notion du progrès est trop relative avec le temps, mais on peut affirmer qu'en l'état actuel des possibilités techniques, nos gisements sont pourvus de tous les perfectionnements désirables et que, sous ce rapport, nous n'avons rien à envier aux meilleures exploitations de l'étranger.

C) L'ENTREPRENEUR.

L'entrepreneur, ici couramment appelé l'exploitant, a un rôle complexe. Il est inutile d'en souligner l'importance et de l'analyser dans le détail.

Nous nous bornerons à rappeler les efforts entrepris depuis la guerre, pour améliorer les conditions de l'exploitation, par l'organisation scientifique du travail et par la rationalisation, et nous renverrons aux développements que nous leur avons consacrés, dans la troisième partie.

D) LES FORCES ÉCONOMIQUES.

L'équilibre des forces économiques fixe l'état du marché, les rapports de l'offre à la demande. La demande en charbon est plus ou moins grande, plus ou moins difficile aussi à satisfaire sous le rapport des qualités. Voyons la répercussion sur le rendement des variations de la demande.

Quand la demande est grande, les prix s'élevant, les mines s'efforcent d'augmenter la production en recrutant du personnel et en étendant l'exploitation à de nouvelles veines ou la reprenant dans d'anciennes veines qui avaient été abandonnées comme insuffisamment productives. Ces circonstances entraînent une baisse du rendement individuel, la main-d'œuvre d'appoint étant moins qualifiée que la main d'œuvre habituelle, la surveillance se relâchant un peu avec l'accroissement des effectifs et la valeur propre des veines supplémentaires étant inférieure à la moyenne. Généralement aussi cette période, marquée d'une certaine prospérité pour l'industrie houillère, favorise les revendications ouvrières; l'agitation qui s'ensuit déprime encore le rendement.

Quand la demande se dérobe et que les prix baissent, obligeant les mines à restreindre la production, on observe, en sens inverse, une reprise du rendement individuel. Tout d'abord, on réduit le personnel, ce qui a pour effet de le sélectionner et de provoquer une certaine émulation entre les ouvriers désireux de conserver leur emploi. L'agitation ouvrière cesse devant les stocks qui s'accumulent. En même temps, la surveillance se montre plus agissante. Enfin, le travail se reporte sur les quartiers de la mine les plus productifs.

Les exigences de la clientèle au sujet de la qualité des charbons se répercutent sur le rendement de deux façons. Les mines sont obligées de mieux trier le charbon et d'en passer un plus gros tonnage dans les ateliers de lavage; il s'ensuit un déchet supplémentaire qui diminue la production nette, donc le rendement. Mais ces opérations, en se développant, exigent un renforcement du personnel dans les ateliers de surface; la proportion du personnel du jour augmentant par rapport à celle du fond, il s'ensuit encore une nouvelle diminution du rendement moyen fond et jour.

D'une façon générale, la clientèle se montre de plus en plus difficile au sujet de la qualité des charbons. Ce facteur tend donc à la baisse du rendement fond et jour. Il ne cesse de

jouer que dans les périodes où la demande en charbon est très active. Les besoins en quantité priment alors les exigences en qualité ; les mines, forçant la production, négligent un peu la préparation des charbons ; elles écoulent davantage de tout-venant et moins de classés. Le rendement devrait s'en trouver accru, si les autres facteurs économiques que nous avons analysés plus haut, n'agissaient alors précisément en sens inverse.

E) LA LÉGISLATION

Au point de vue du rendement, la loi intervient par la fixation de la durée du travail.

Personne ne prétend plus aujourd'hui que la productivité de l'ouvrier soit strictement proportionnelle à la durée du travail. Il est permis de penser, par contre, qu'il existe un optimum, en rapport avec les forces physiques de l'homme, au delà duquel toute augmentation de la durée du travail n'aura qu'une influence illusoire sur la production, comme en dessous duquel la diminution du produit sera proportionnellement plus forte que la diminution des heures de travail. C'est un problème physiologique, et aussi psychologique, parce que les facultés mentales soutiennent et conditionnent l'effort physique. C'est aussi un problème qui en pose un autre, celui de la moralité ouvrière, ainsi que le note justement M. Truchy (1).

Actuellement en France, sommes-nous éloignés de cet optimum ? Nous ne le pensons pas. Nous verrons, en tout cas, que nous avons à peine compensé aujourd'hui l'effet de la diminution de la journée du travail résultant de la loi du 24 juin 1919, malgré un concours exceptionnel de circonstances stimulant la productivité et malgré dix années de progrès techniques ininterrompus dans l'équipement et l'outillage des mines. Entre tous les grands pays producteurs, la France

1. *Economie politique*, t. II, p. 374.

est celui qui pratique la plus courte journée. Moins bien partagée aussi sous le rapport des conditions naturelles, il n'est pas étonnant que l'industrie houillère française enregistre, avec la Belgique, placée dans des conditions analogues, les rendements les plus bas.

F) L'HOMME.

L'homme, en tant qu'individu, est plus ou moins apte à produire selon son état physique et moral et selon son instruction professionnelle.

Au physique, les forces sont en rapport avec l'âge et avec la santé. Il faut considérer l'un et l'autre.

La répartition par âges peut se modifier assez sensiblement, quoique assez lentement, en période normale, selon que l'industrie houillère a plus ou moins de facilités pour recruter de jeunes ouvriers. Nous entrons, malheureusement à cet égard, dans une période où la dénatalité des années de guerre va durement faire sentir ses effets. On observe donc, aujourd'hui, une forte proportion d'hommes mûrs ou âgés et moins de jeunes ouvriers. Le rendement pourra s'en trouver temporairement accru, mais la cause de cet avantage bien fugitif nous incitera à le regretter.

L'état de santé du milieu ouvrier constitue, à coup sûr, un élément essentiel. Une durée de travail ni trop longue, ni trop courte, qui exerce le corps sans l'épuiser ; des salaires suffisants pour assurer à l'ouvrier et à sa famille une alimentation abondante et saine, ainsi que des vêtements corrects, un logement aéré et propre, l'hygiène au travail et chez soi : voilà la meilleure façon d'entretenir l'ouvrier dans un état physique propice.

Ces mêmes conditions contribueront d'ailleurs, en même temps, à son bien-être moral, qui ne doit pas, non plus, être négligé, — et qui ne l'est pas —. Pour obtenir de l'ouvrier un bon rendement régulier, il importe de lui éviter, le plus possible, les sujets d'angoisse. La stabilité familiale, par la fixité

du logement, la stabilité professionnelle, par une garantie relative d'emploi, l'assurance de l'avenir, par les caisses de retraites et par les caisses de secours, éliminent des inquiétudes qui se répercuteraient inévitablement sur le travail.

Est-ce à dire que l'on puisse ainsi éliminer tous les états d'angoisse ? Hélas, évidemment pas. Non seulement il y aura toujours des circonstances propres à chaque individu, mais encore trop de sujets favorisant des états d'angoisse collective, contre lesquels on sera souvent impuissant. Par exemple, le spectre du chômage, qui plane menaçant sur une industrie, engendre un tel état. Il se révèle, d'abord, comme un stimulant et l'on constate, en effet, une hausse du rendement individuel, mais s'il y a rendement forcé par l'angoisse, il y aura ensuite dépression par réaction physiologique.

L'agitation syndicaliste, l'agitation politique, sociale et révolutionnaire, l'instabilité des conditions de la vie en période d'inflation monétaire, aboutissent, de même, à des états d'angoisse collective fort préjudiciables à la production, ainsi que nous en avons fait l'expérience en France, après la guerre, de 1918 à 1921.

Enfin, nous n'omettrons pas de signaler l'importance que présente, pour la formation professionnelle de l'ouvrier, les conditions mêmes de son recrutement, de son milieu d'origine, de son apprentissage. Mais ceci se rattache à des questions que nous avons déjà suffisamment exposées dans le chapitre premier. Ajoutons seulement que l'introduction d'un fort contingent d'ouvriers étrangers, après la guerre, a pu contribuer momentanément à une baisse de rendement, par le trouble en résultant parmi le personnel et la nécessité d'une période d'adaptation.

3° Les variations du rendement en France.

Le tableau n° 16 montre les variations du rendement d'année en année ; pour la France entière et pour chacun des principaux bassins. Les chiffres de 1913 servent de référence.

Le rendement fond et le rendement fond et jour restent sensiblement dans la proportion 10 à 7, qui est celle des effectifs, en effet, elle-même sensiblement constante. Leurs variations étant proportionnelles et donnant lieu par conséquent aux mêmes observations, il nous suffira, dans ce qui suit, de considérer seulement l'un des deux rendements. Nous prendrons le rendement *fond et jour*, qui est le plus usuellement cité et qui nous facilitera, par la suite, les comparaisons avec l'étranger.

En 1913, le rendement moyen de la France entière, avait atteint environ 700 kgr. Aussitôt après la guerre, il tombe à 470 kgr. La chute est générale dans tous les bassins et s'explique par les mêmes causes : diminution de la durée effective du travail de 8 heures à 6 heures 1/2, main-d'œuvre de moindre valeur en raison des pertes de la guerre, troubles sociaux causés par l'agitation syndicaliste et l'augmentation continuelle du prix de la vie, enfin exploitation, sous l'effet de la disette en charbons, de mines ou de veines relativement pauvres.

En 1922, la moyenne n'est encore qu'à 487 kgr. Mais, à partir de 1923, on enregistre une amélioration très nette qui va se poursuivre sans arrêt, sous l'influence conjuguée de la reconstitution des houillères sinistrées, reportant l'exploitation sur des veines plus productives, de la reconstitution des effectifs par l'arrivée d'ouvriers polonais d'une bonne valeur professionnelle, de la mécanisation de l'outillage et des progrès dans l'équipement des mines, etc...

En 1929, pour la première fois, on retrouve, à peu près, le niveau d'avant-guerre et on le maintient en 1930, sans plus. Il faut le coup de fouet de la crise, l'émulation résultant des compressions de personnel, le report du travail dans les quartiers de la mine les plus productifs, à la faveur des restrictions de débit, et toujours une application plus étendue des forces mécaniques et électriques au travail minier, pour voir monter le rendement à 720 kgr. de moyenne annuelle en 1931, à 743 pour le quatrième trimestre 1931 et à 757 pour le premier trimestre 1932.

Mais, dans ce mouvement, il faut aussi faire ressortir la part qui revient à la Moselle. 775 kgr. en 1913, puis de faibles oscillations autour de 600 pendant huit ans, de 1920 à 1927 ; brusque départ à 692. en 1928, pour aboutir à 954, en 1931, et dépasser 1.000, en 1932. Toute la puissance du bassin lorrain s'exprime dans ces chiffres, qui rehaussent la moyenne de la France. Par contre, le Pas-de-Calais, notre principal bassin, encore en 1931, reste inférieur à sa moyenne de 1913 : 731 contre 754. La Loire a bien augmenté son rendement de près de 10 % sur 1913, mais sa production a été réduite de 20 %. Tout n'est donc pas absolument encourageant dans les résultats apparemment exceptionnels de 1931.

En définitive, il aura fallu plus de dix ans de progrès technique continu dans les mines, pour compenser l'effet de la diminution de la journée de travail et celui des troubles sociaux consécutifs à la guerre.

4^o. Les rendements à l'étranger .

Le tableau n^o 17 offre une comparaison des rendements entre la France et les principaux pays étrangers. Nous sommes largement distancés, n'ayant derrière nous que la Belgique.

Cette situation n'est pas absolument nouvelle puisque le classement actuel correspond à celui de 1913. Mais, alors que nous tenons tout juste notre moyenne de 1913, aggravant les écarts, la Ruhr accuse un progrès de 60 %, les Pays-Bas et la Haute-Silésie allemande 50 %, la Pologne 30 %. Nous ne parlons pas des Etats-Unis, qu'il faut classer hors concours, avec un rendement de 4.589 kgr. dans les mines à charbon bitumineux et 2.004 kgr. dans les mines d'anhracite.

Les données naturelles expliquent en grande partie les différences de rendement. Analysant les facteurs du rendement, dans les paragraphes 1^o et 2^o, nous avons, au passage, noté quelques-unes des conditions respectives des gisements. Mais la nature n'est pas la seule cause de notre infériorité. Nous

TABLEAU N° 16

RENDEMENT. — FRANCE ENTIÈRE ET PRINCIPAUX BASSINS

Production journalière nette, en kilos, par ouvrier du fond et par ouvrier du fond et du jour (usines annexes exclues)

	France entière		Pas-de-Calais		Nord		Moselle		Loire	
	fond	fond et jour	fond	fond et jour	fond	fond et jour	fond	fond et jour	fond	fond et jour
1913 { anciennes frontières ...	978	695	998	754	911	660	1.045	775	952	612
1920. { nouvelles frontières ...	982	701								
1921.....	765	475	738	447	(1)	(1)	857	585	765	487
1924.....	746	470	692	439	(1)	(1)	813	565	750	474
1922.....	758	487	695	456	(1)	(1)	848	606	837	532
1923.....	796	547	755	569	737	486	858	613	835	545
1924.....	799	548	763	565	739	512	844	604	810	528
1925.....	796	563	783	593	736	523	846	601	790	513
1926.....	837	594	847	644	760	552	856	604	801	527
1927.....	833	593	835	633	773	560	886	624	815	532
1928.....	911	642	898	675	871	622	995	692	915	576
1929.....	986	694	962	725	973	686	1.416	766	941	620
1930.....	984	691	956	713	981	691	1.477	789	935	610
1931.....	1.042	720	1.002	731	1.012	699	1.445	954	1.060	668
1932 (1 ^{er} trimestre)	1.110	757								

1. Compris dans Pas-de-Calais.

TABLEAU N° 17.

RENDEMENT. — FRANCE ET PRINCIPAUX PAYS.

Production journalière nette, en kilos, par ouvrier du fond et jour (usines annexes exclues).

	1913	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931
France (territoire actuel)...	701	475	470	487	547	548	563	594	593	642	694	691	720
Sarre	777	481	515	606	639	708	680	692	740	811	836	873	901
Grande-Bretagne.....	1.032	743	747	918	896	872	918	940	1.047	1.082	1.102	1.098	1.098
Allemagne { Rhur.....	943	626	590	633		852	945	1.114	1.132	1.191	1.271	1.352	1.520
Hte-Silésie....	1.139	635	581	624	625	933	1.154	1.270	1.341	1.340	1.377	1.434	1.600
Belgique.....	528	466	456	462	477	462	472	512	513	553	579	576	591
Pays-Bas.....	820	582	561	623	674	733	806	970	1.000	1.138	1.247	1.246	1.280
Pologne (Hte-Silésie).....	1.202	»	»	»	605	728	1.023	1.205	1.287	1.366	1.356	1.369	1.503
Tchéco-Slovaquie (houille).	970	»	»	»	»	»	819	967	996	1.015	1.045	1.026	»
Etats-Unis { Bitumeux.....	3.274	»	»	»	»	»	4.100	4.081	4.127	4.290	4.399	4.589	»
Anthracite....	1.822	»	»	»	»	»	4.923	4.896	4.950	4.968	4.968	2.004	»

avons connu, depuis la guerre, la plus courte journée de travail : cinquante minutes de moins que la Grande-Bretagne jusqu'en 1930, un quart d'heure de moins que la Ruhr (sans compter les heures supplémentaires), une heure et demie de moins que les Etats-Unis. Le progrès social, malheureusement, n'a pas été suivi d'un progrès économique ; nous en supportons le poids dans la concurrence.

Car, nous ne critiquons pas le progrès social en soi ; il reste toujours le but. Seulement, il nous apparaît bien fragile quand il accentue le handicap de la nature et menace l'assiette d'une industrie.

Les frais totaux de main-d'œuvre, en effet, constituent les deux tiers du prix de revient du charbon français. Toute élévation du salaire, toute baisse du rendement accroissent proportionnellement les charges, condamnent le charbon français à un recul devant la concurrence et privent bientôt de leur travail un nombre correspondant d'ouvriers. C'est pourquoi, il faut attacher tant d'importance au rendement ; c'est la mesure véritable de la force d'expansion et de concurrence de la mine.

En fin d'année 1931, on notera tout particulièrement, en Europe, l'effort de la Ruhr qui atteint un rendement de 1.560 kgr., supérieur des deux tiers à celui de 1913, quand la nôtre a crû seulement de 6 %. La Pologne se maintient néanmoins toujours au premier rang avec 1.620 kgr. de moyenne au cours du 4^e trimestre 1931, et, avec 1.110 kgr. pour ce même trimestre, la Grande-Bretagne compense intégralement et même au delà, en moins d'un an, l'effet de la réduction de sa journée de travail.

Cependant, quel que soit le prix que nous attachions à la hausse du rendement, comme arme contre la concurrence, nous ne saurions approuver les moyens extrêmes dont on s'est servi à l'étranger pour exalter le rendement. Le rendement forcé, par une discipline et une sélection impitoyables parmi le personnel, menace l'homme dans sa résistance physique et dans son équilibre moral. La mécanisation par

étapes pressées, sans souci pour l'homme qu'elle condamne au chômage, ni pour les problèmes financiers que soulève l'immobilisation hâtive de gros capitaux, le délaissement de nombre d'exploitations marginales, l'épuisement des veines les plus riches et les plus faciles, la négligence des travaux d'entretien et des travaux préparatoires : autant de pratiques pleines de péril pour l'avenir et qu'il faut courageusement dénoncer comme telles devant l'abus qui en est fait.

Evitons la fièvre de la concurrence, conservons un équilibre sain, inspiré des nécessités durables, protégeons contre l'orage notre main-d'œuvre et nos ressources nationales. C'est un des aspects, non des moins tragiques, sous lesquels s'impose à l'attention des Pouvoirs publics, le problème de la concurrence charbonnière, dans ses rapports avec le travail national.

CHAPITRE V

Le salaire

1^o Les éléments de la rémunération.

La rémunération du mineur comprend un salaire journalier en espèces et divers avantages accessoires englobés sous la dénomination de charges sociales : avantages en espèces, comme les allocations familiales, avantages en nature comme le logement et le charbon gratuit.

Il faut aussi comprendre dans les charges sociales, donc dans la rémunération du travail, les dépenses patronales pour la Caisse des Retraites, les assurances et un certain nombre d'œuvres bénévoles à l'intention de l'ouvrier ou de sa famille : Caisses de secours, hôpitaux, gouttes de lait, dispensaires, ouvriers, sociétés musicales ou sportives, enseignement ménager, etc...

Quand nous parlerons du salaire, nous désignerons uniquement, sauf précision contraire, le salaire journalier en espèces, à l'exclusion de tout accessoire. Mais, bien entendu, dans les comparaisons qui pourront s'instituer, il ne faudra pas perdre de vue que les accessoires majorent en fait de près d'un tiers la valeur du salaire, ainsi que nous l'établirons dans le chapitre suivant. Il en est à peu près de même dans la Ruhr : par contre, les accessoires du mineur anglais ne représentent, d'après l'enquête même du B.I.T., qu'un dixième de son salaire (1).

1. *Infra*, chap. VI, 12^o.

2° Le montant global des salaires en espèces.

En 1913, sans la Moselle, le montant global des salaires payés par les houillères s'était élevé à 317 millions de francs.

En 1929, la statistique officielle de l'Industrie Minérale donne le chiffre de 2.715 millions, Moselle comprise, bien entendu.

Pour 1930, le montant a été voisin de 2.800 millions.

Une évaluation rapide nous permettra de prévoir les résultats de 1931 et 1932. En 1931, le salaire moyen diminue de 4 %, l'effectif moyen de 4,6 %, le nombre des journées de travail de 8 %, en raison des coupes chômées. Tous ces facteurs ramènent le montant des salaires de l'année à 2.400 millions. Pour l'année 1932, on doit prévoir une nouvelle baisse et un chiffre aux alentours de 2 milliards.

De 2.800 millions en 1930 à 2 milliards pour 1932, les ressources de la population minière se sont réduites de près d'un tiers en deux ans.

Précisons que les statistiques de l'Industrie Minérale ne comprennent pas les avantages accessoires et qu'elles concernent seulement les ouvriers mineurs du fond et du jour, à l'exclusion du personnel des usines annexes.

3° Les modes d'établissement des salaires.

Deux modes principaux d'établissement des salaires sont en usage en France : le salaire à la journée et le salaire à la tâche.

Les ouvriers à la veine et assimilés, c'est-à-dire les mineurs professionnels, sont payés à la tâche. Ils travaillent par équipes sur un même chantier, système dit aussi de l'entreprise fractionnée. Une équipe d'ouvriers, associés entre eux, se charge de tous les travaux à effectuer dans la taille. Ce

système favorise l'atelier de famille. Les fils d'ouvriers accompagnent leur père et s'initient progressivement au métier. Tous les quinze jours, on procède au « mesurage » des travaux et l'on établit la feuille de paye. La somme gagnée par l'équipe, calculée d'après le prix unitaire convenu et le nombre de berlines sorties, est partagée entre les ouvriers associés, proportionnellement à leur part, à leur « base » : 10, 9, 8, 7, suivant la capacité professionnelle de chacun.

Dans le Nord, les conventions fixent le salaire contractuel de l'ouvrier mineur à base 10 ou part entière. Le salaire conventionnel est le chiffre minimum en dessous duquel ne doit pas descendre la moyenne journalière effective des salaires payés par une même Compagnie à l'ensemble de ses ouvriers mineurs à base 10. D'autre part, le salaire journalier de chacun d'eux ne peut descendre au-dessous d'un minimum individuel actuellement fixé à 94 % du salaire conventionnel.

Ainsi, le salaire à la tâche est corrigé par la garantie d'un double minimum journalier : une moyenne minima collective et un taux individuel minimum.

En fait, la moyenne effective des salaires dépasse le salaire conventionnel d'un montant variable selon les rendements et la situation économique,

Les dispositions applicables aux mineurs à base 10 s'étendent aux aides-mineurs, proportionnellement à leur base.

Tous les autres ouvriers du fond, ainsi que les ouvriers du jour, les femmes et les enfants, sont payés à la journée.

4° Le salaire de l'ouvrier mineur à base 10.

Le tableau n° 18 montre les variations du salaire de l'ouvrier mineur à base 10, depuis la guerre.

Nous tenons à les faire apparaître spécialement car le salaire conventionnel de l'ouvrier mineur à base 10 est le salaire-type de l'ouvrier mineur, celui auquel on se réfère toujours.

Fixé par les importantes conventions collectives de Douai, nous avons vu, en effet, qu'il sert de base à l'échelle de tous les salaires dans le Nord et le Pas-de-Calais. Les autres bassins ont d'ailleurs des méthodes analogues pour l'établissement des salaires.

Avant la guerre, le salaire conventionnel était constitué par un salaire de base et une majoration proportionnelle appelée prime. Mais divers éléments sont venus se greffer sur le salaire à la tâche, pendant et après la guerre, altérant sa nature même de salaire à la tâche par l'incorporation de suppléments journaliers fixes. Ainsi, en 1928, le salaire comprenait :

Salaire à la tâche	19 fr. 25
Prime de 25 %	4 fr. 81
Indemnité de vie chère et complément temporaire (par jour)	12 fr. 85
	36 fr. 91

La Convention du 16 novembre 1928, tenant compte des conditions créées par la stabilisation légale de la monnaie, a incorporé au salaire de base la prime de 25 %, les indemnités de vie chère et les compléments temporaires. Mais, en même temps, elle a institué une nouvelle prime de 10 % en sus de la base, étant entendu toutefois qu'à l'avenir les modifications de salaires s'opéreront uniquement par révision du taux de la prime.

Les conditions favorables de l'année 1929 ont permis, coup sur coup, deux révisions : la prime a été portée de 10 à 17 % le 20 avril, à 25 % le 24 septembre 1929.

Ce taux de 25 % a été maintenu en 1930 malgré des circonstances déjà plus difficiles, obligeant les mines à verser au stock plus de 2 millions de tonnes pour l'année.

En 1931, les difficultés persistant et s'aggravant, les mines ont dû, dès le début de l'année, dénoncer la Convention du 24 septembre 1929. Après des pourparlers laborieux et une grève partielle provoquée par les syndicats unitaires, un accord intervint le 27 mars, grâce à l'entremise de M. Pierre Laval,

Président du Conseil des Ministres. Le taux de la prime fut ramené à 19 %, le 16 mai 1931.

En 1932, les circonstances ont exigé une nouvelle compression des salaires et, comme en 1931, le gouvernement, en la personne de MM. André Tardieu, Président du Conseil, et Pierre Laval, Ministre du Travail, dut de nouveau s'employer comme conciliateur. Le taux de la prime, déjà ramené à 13 % depuis le 1^{er} février, tombe à 10 % le 1^{er} avril.

Les salaires actuels sont donc revenus au niveau du 16 novembre 1928. Mais les ressources effectives des familles ouvrières sont très sensiblement inférieures à celles de 1929, le gain mensuel du mineur étant diminué de 20 à 25 %, à raison des coupes chômées.

TABLEAU N° 18.

SALAIRES FIXÉS PAR LES CONVENTIONS COLLECTIVES
POUR L'OUVRIER A BASE 10

Nord et Pas-de-Calais.

	Salaire conventionnel			Minimum garanti	
	base frs	Prime		taux %	Montant frs
		taux %	Montant frs		
18 mars 1920					
9 novembre 1923....				92,9	22,77
10 novembre 1926....				93,7	25,77
1 ^{er} avril 1927				94,5	37,34
16 novembre 1928....	35	10	3,50	94,1	34,74
20 avril 1929	35	17	5,95	94	36,19
24 septembre 1929 ...	35	25	8,75	94	38,49
27 mars-1 ^{er} avr. 1931	35	21	7,35	94	41,12
16 mai.....	35	19	6,65	94	39,81
16 janv.-1 ^{er} févr. 1932	35	13	4,55	94	39,15
17 févr.-1 ^{er} avril 1932.	35	10	3,50	94	37,18
					36,19

5° Les salaires par région.

La Statistique générale de la France publie régulièrement les salaires moyens constatés dans les mines de charbon. Les

moyennes sont établies par régions, correspondant à la division de la France en arrondissements minéralogiques, ainsi que pour l'ensemble de la France.

Le tableau n° 19 montre les fluctuations des salaires moyens.

On observera simultanément des écarts assez sensibles d'une région à l'autre et un parallélisme à peu près constant des mouvements.

Les écarts de salaire correspondent en grande partie à la variété des conditions de vie. Il est reconnu qu'en Moselle le prix de la vie est plus élevé que dans le reste de la France ; à Saint-Etienne aussi. Dans le Centre et dans le Midi, au contraire, il est généralement plus bas que la moyenne.

Avec les indices régionaux, la statistique officielle ne nous offre pas des bases très sûres pour la comparaison du coût de la vie d'une région à l'autre. Peut-être, après tout, la meilleure base est-elle encore le salaire lui-même. Il suffit d'admettre que les ouvriers ont, à peu près partout en France, les mêmes besoins et le même standing. Avec cette hypothèse, la moyenne des salaires d'une région, toutes professions, serait assez caractéristique du niveau de la vie dans cette région, comparativement aux autres.

La Statistique générale de la France publie périodiquement de telles moyennes par département. En considérant celles d'octobre 1931, on verra que l'échelle des salaires toutes professions est sensiblement la même que celle des mines : en tête, la Moselle et la Loire, suivis par le Pas-de-Calais ; en queue, le Gard et le Puy-de-Dôme.

Département et arrondissement minéralogique correspondant	Moyenne journalière toutes professions octobre 1931	Moyenne dans les mines 1931	
		fond	jour
Pas-de-Calais (Arras)	35,95	38,92	29,65
Moselle (Strasbourg)	36,20	42,97	30,69
Loire (Saint-Etienne)	39	39,27	28,46
Puy-de-Dôme (Clermont-Ferrand)...	33,95	33,53	25,50
Gard (Alès)	31,65	36,32	26,81

TABLEAU N° 19.

SALAIRES MOYENS ANNUELS, PAR ARRONDISSEMENT MINÉRALOGIQUE

	Ouvrier du fond					Ouvrier du jour				
	1927	1928	1929	1930	1931	1927	1928	1929	1930	1931
Arras.....	34.53	33.86	37.23	40.05	38.92	25.44	25.48	27.84	30.09	29.65
Douai.....	33.21	32.92	36.82	40.26	38.47	25.39	25.41	28.21	30.83	30.00
Strasbourg.....	34.76	35.84	40.38	43.03	42.97	25.04	25.55	29.02	31.29	30.69
Saint-Etienne.....	34.80	35.43	38.07	41.19	39.27	25.86	25.44	27.44	29.61	28.16
Châlon (Lyon).....	34.88	33.65	37.73	40.48	38.48	24.66	24.39	26.98	29.43	28.26
Alès.....	31.51	30.88	35.03	38.16	36.32	23.46	23.16	25.74	27.86	26.81
Toulouse.....	30.96	31.40	35.03	37.37	36.55	22.70	23.07	25.46	27.54	26.51
Clermont-Ferrand.....	29.73	29.57	32.89	35.28	33.53	22.75	22.64	24.86	26.99	25.50
Marseille.....	32.74	33.03	36.83	40.10	38.90	23.19	22.79	24.75	26.60	26.04
Grenoble (Lyon).....	33.05	33.25	36.87	40.68	37.61	23.65	23.73	26.33	29.35	27.67
Nancy.....	26.25	25.46	28.63	31.93	32.50	21.84	21.71	24.07	25.55	24.05
Nantes.....	27.60	28.68	30.82	32.83	31.35	20.95	20.41	22.86	24.32	23.11
France entière.....	34.33	33.53	37.18	40.07	38.71	25.02	24.90	27.47	29.76	29.01

Sans trop s'avancer, on peut donc affirmer que les salaires restent partout comparables dans leur pouvoir d'achat. L'ouvrier serait partout également traité. L'exploitant ne peut pas en dire autant car, pour lui, la charge du salaire apparaît plus ou moins lourde, non seulement en fonction de son taux, mais plus encore, peut-être, en fonction du rendement de l'ouvrier et de l'âpreté de la concurrence, conditions fort variables d'un bassin à l'autre. A cet égard seul, l'établissement des salaires par régions apparaîtrait déjà comme une nécessité économique.

6° Le pouvoir d'achat du salaire moyen.

Le salaire nominal importe moins que son pouvoir d'achat. Mais comment mesurer celui-ci ?

Pour bien faire, il faudrait rapporter le salaire de chaque bassin aux conditions de vie propres à ce bassin, en utilisant un index englobant toutes les dépenses courantes d'une famille ouvrière. Ainsi conduite, l'étude aurait certes, un grand intérêt et permettrait d'asseoir des conclusions précises. Mais nous ne pouvons l'aborder ici, où nous devons nous contenter d'une vue d'ensemble nécessairement sommaire.

L'emploi de l'indice des prix de détail publié par la Statistique générale de la France soulève pourtant deux principales objections : 1° il est établi pour Paris ; 2° il ne correspond guère qu'à des articles d'alimentation.

L'objection relative à Paris ne nous semble pas bien grave car il n'y a pas de différences importantes dans le coût de la vie entre Paris et les régions industrielles du Nord, de la Moselle et de la Loire. Y en aurait-il d'ailleurs, que l'objection serait encore levée, puisqu'il s'agit de chiffres relatifs et qu'il suffit d'admettre leur parallélisme.

Quant à l'objection concernant la composition de l'indice, nous pouvons également y passer outre, en constatant que les dépenses d'alimentation sont bien les plus importantes et que,

pour la plupart des mineurs, il n'y a pas lieu de faire intervenir ni le logement, généralement assuré par la mine, ni le chauffage, en raison des allocations gratuites en charbon.

Le choix de l'année 1913, comme année de référence est, sans doute possible, avantageuse pour le mineur. L'année 1913, en effet, marque l'épanouissement d'un mouvement continu dans l'amélioration de sort du mineur, qui passait alors pour l'ouvrier le plus favorisé. La hausse des salaires avait été lente mais substantielle. Ainsi, pour le Pas-de-Calais :

	Fond	Jour	Ensemble
1893	4,71	3,28	4,34
1902	5,21	3,66	4,83
1908	5,79	3,92	5,39
1913	6,29	4,11	5,72

En prenant comme base l'année la plus prospère de la période d'avant-guerre et en nous demandant comment a varié, depuis, le pouvoir d'achat du salaire, nous pensons agir correctement. Il est normal qu'on s'aligne sur l'année la plus prospère, du moment qu'elle ne marque pas une pointe, mais bien la résultante d'une ascension régulière et continue.

La statistique de l'Industrie Minérale donne, pour 1913, et pour l'ensemble des mines françaises, un salaire moyen de :

Fond.....	5 fr. 96
Jour	4 fr. 02
Ensemble.....	5 fr. 40

Le salaire moyen de 1913, fond et jour, soit 5 fr. 40, étant réputé avoir un pouvoir d'achat de 100, le pouvoir d'achat des salaires d'après-guerre sera obtenu en divisant le salaire par 5,40, puis par l'indice des prix de détail. Ainsi s'établit le tableau n° 20.

D'après ce tableau, on voit qu'aussitôt après la guerre, les salaires précèdent la hausse du coût de la vie, leur pouvoir d'achat atteignant 113 % en 1923 et 1924. Ce mouvement s'est trouvé facilité par la disette d'après-guerre et, encore en 1923 et 1924, par la suspension du travail dans les mines de la

Ruhr. Mais, fin 1924, les circonstances se renversent, le pouvoir d'achat du salaire diminue. Il touche à 105 % en 1925, à peine 100 % en 1926. La grève de 1926, dans les mines anglaises, favorise bien la hausse des prix du charbon et la hausse des salaires, mais, sous l'effet de la dévalorisation précipitée du franc, l'indice des prix de détail croît plus vite encore que les salaires. Puis l'équilibre s'établit.

Pendant les trois années 1927, 1928 et 1929, les salaires demeurent remarquablement ajustés à l'indice des prix de détail, le pouvoir d'achat se fixant, presque invariable, à 103 et 104 %.

La prospérité de 1929 paraît bien alors autoriser un relèvement des conditions de vie du mineur. Des augmentations de salaires sont consenties au-delà des hausses enregistrées par les prix de détail. Ces augmentations produisent leur plein effet en 1930. Conjuguées avec un certain fléchissement de l'indice des prix de détail, au cours du premier semestre 1930, elles portent le pouvoir d'achat au taux de 114 puis 116 %. Mais les prix de détail se relèvent, tandis que le prix du charbon se déprime déjà comme beaucoup de prix de gros, immédiatement affectés par la concurrence et par la crise. Pareille divergence accuse l'effet des baisses de salaires que les mineurs, solidaires du sort de leur industrie, doivent subir au printemps 1931. Le pouvoir d'achat du salaire tombe à 103 %. Enfin, les prix de détail baissent aussi, au cours des 3^e et 4^e trimestres ; le pouvoir d'achat du salaire remonte à 116 % à la fin de l'année.

Nouveau coup d'accordéon au printemps 1932 ; le pouvoir d'achat du salaire revient à 108 % au cours du 2^e trimestre 1932. Il tend à s'améliorer durant le 3^e trimestre par suite d'un nouveau fléchissement des prix de détail.

Que se dégage-t-il de ce mouvement en sinusoïde coupé de paliers ?

En premier lieu, il semble bien que les variations de salaires précèdent les variations de l'indice des prix de détail. Cette circonstance est d'ailleurs parfaitement explicable, chaque

variation de salaire agissant sur le prix des charbons qui, plus ou moins vite, agit, à son tour, sur les prix de détail. Toutefois, il est bien certain que si les charbons et les salaires des mineurs étaient seuls à baisser, cette loi cesserait de se vérifier.

En second lieu, le pouvoir d'achat du salaire s'est amélioré par rapport à l'avant-guerre : tous les coefficients sont au-dessus de 100 %, sauf celui de 1926 qui est juste à ce taux.

TABLEAU N° 20.

POUVOIR D'ACHAT DU SALAIRE MOYEN

	Salaire moyen fond et jour France entière	Indice des prix de détail	Pouvoir d'achat rapporté à celui de 1913 %
1913	5,40	100	100
1921	19,35	336	106
1922	17,18	301	106
1923	20,19	330	113
1924	23,25	380	113
1925	24,05	425	105
1926	28,70	533	100
1927	31,06	556	103
1928	30,90	549	104
1929	34,30	613	104
1930 1 ^{er} trimestre	36,86	599	114
2 ^e —	36,97	589	116
3 ^e —	37,06	621	110
4 ^e —	37,14	644	107
1931 1 ^{er} —	36,89	649	105
2 ^e —	35,44	636	103
3 ^e —	35,18	599	109
4 ^e —	35,23	561	116
1932 1 ^{er} —	33,97	563	112
2 ^e —	32,60	559	108

Nous disons bien pouvoir d'achat du salaire, et non du mineur. En temps normal, les deux expressions sont équivalentes. Actuellement, non. Par l'effet de la crise, le gain mensuel du mineur est diminué de 20 %, parce que sur 25 jours ouvrables, il doit supporter 5 coupes chômées. En définitive, son pouvoir d'achat effectif n'est pas de 108 %, mais de 86 % seulement.

Il n'est pas douteux qu'à 86 % on touche aux limites du *salaire vital*, et aussi du chômage partiel. Cette constatation est pénible, alarmante en soi et par la menace qu'elle dirige contre le travail national. Mais, nous devons espérer des jours meilleurs. Si, avec la résorption du chômage, le salaire reprend toute sa régularité journalière, si le pouvoir d'achat du mineur revient effectivement à 108 %, taux nominal actuel, nous aurons la satisfaction de penser qu'à ce taux, la rémunération de l'ouvrier est supérieure d'un quart environ au minimum vital que la crise nous aura fait sonder.

Nous pourrions être heureux de ce redressement et préparer de nouvelles étapes dans l'amélioration du sort de l'ouvrier.

7^o Le salaire comparé au prix du charbon.

Nous avons déjà noté le lien étroit qui s'est établi entre le prix du charbon et le taux du salaire. De fait, chaque fois ou presque que le prix du charbon a dû être modifié, en hausse ou en baisse, les salaires ont également été modifiés en hausse ou en baisse, plus ou moins en proportion de l'écart des prix du charbon, et réciproquement.

Pour mieux en juger, nous avons fait figurer, côte à côte, sur un même tableau (n° 21), les variations respectives du salaire et du prix du charbon dans les mines du Nord et du Pas-de-Calais. Nous avons considéré le salaire conventionnel de l'ouvrier mineur à base 10, en y comprenant, à partir de 1921, le montant des allocations familiales. Ce montant est, en moyenne de 2 francs par journée de travail. Comme caractéristique du prix du charbon, nous avons pris le barème du tout-venant gras industriel 20-25 %.

Tant pour le salaire que pour le charbon, nous avons fait apparaître aux diverses dates de modification des tarifs, la valeur-or des prix, ainsi que le rapport de cette valeur-or à celle de 1913, ou coefficient* de variation. Le rapport des coefficients salaire à tout-venant indique quel est celui, du

salaire ou du tout-venant, qui a proportionnellement le plus augmenté, selon que le taux du rapport est supérieur ou inférieur à l'unité. Si les variations avaient toujours été exactement proportionnelles, le taux du rapport fût resté constamment égal à l'unité. Le tableau montre précisément qu'on s'est très peu écarté de cet équilibre, entre un minimum de 0,96 et un maximum de 1,15. C'est un résultat tout à fait remarquable, alors surtout qu'en valeur-or, salaire et tout-venant ont varié du simple au triple :

	Minimum juillet 1926 francs-or	Maximum 1919 francs-or
Salaire	4,32	14,10
Tout-venant	12,10	40,70

Néanmoins, depuis 1928, le rapport des coefficients marque une tendance à se stabiliser à un taux assez sensiblement supérieur à l'unité, 1,11 puis 1,13. Alors que le prix du charbon se rapproche de sa valeur-or d'avant-guerre, le salaire dépasse encore la sienne de 17 %. Autrement dit, l'ouvrier, comme co-partageant du produit de l'industrie houillère, voit sa part augmentée de 11 à 13 % sur l'avant-guerre. Il s'assure ainsi le meilleur du bénéfice résultant du perfectionnement de l'outillage et des progrès dans l'exploitation des mines, davantage même, puisque le rendement est demeuré, jusqu'en 1931, inférieur à celui d'avant-guerre. Voilà bien qui mérite d'être mis en relief.

On observera aussi qu'aux époques de variation rapide du prix du charbon, le salaire varie sans doute dans le même sens, mais moins vite. Les pointes et les creux sont moins accusés pour le salaire. Ainsi, en juillet 1921, le coefficient du charbon gagne douze points ; celui du salaire, trois seulement. Avec la baisse des prix, à partir de 1922 jusqu'en 1926, c'est l'inverse : le coefficient du salaire décroît moins vite que celui du charbon et, au minimum de juillet 1926, le salaire conserve un avantage de quatre points. En décembre 1926, sous l'effet de la grève anglaise, amplifié par celui de la revalorisation du franc, les valeurs-or du charbon et du salaire se redressent vigou-

reusement, mais les positions se sont renversées : les quatre points d'avance passent au charbon. Après 1927, les variations rapides cessent, leurs causes ayant disparu : plus de grèves, la production devient abondante, les monnaies sont stables. Alors s'établit l'équilibre nouveau que nous avons déjà signalé : le salaire en avance permanente d'une dizaine points sur le charbon.

TABLEAU N° 21.

SALAIRE COMPARÉ AU PRIX DE VENTE DU CHARBON

Nord et Pas-de-Calais.

	Salaire conventionnel (ouvrier base 10)			Barème du tout-venant industriel			Rapport des coefficients salaire à tout venant
	francs papier (1)	francs-or		francs papier	francs-or		
		taux	Coefficient		taux	Coefficient	
1913	7	7	1	20,50	20,50	1	1
1919	18,90	14,10	2,01	54,50	40,70	1,98	1,01
1920 juillet ..	24,50	10,34	1,48	71	29,85	1,46	1,01
1921 — ..	26,50	10,55	1,51	80	32,55	1,58	0,96
1922 — ..	23,25	9,95	1,42	70	29,80	1,45	0,98
1923 — ..	26,50	8,10	1,16	77	23,50	1,15	1,01
1924 — ..	29,50	7,80	1,11	79	21	1,03	1,08
1925 — ..	30,10	7,20	1,03	79,20	18,80	0,92	1,12
1925 décembre	30,70	5,95	0,85	79,60	15,42	0,75	1,13
1926 juillet ..	35,32	4,32	0,63	99,30	12,10	0,59	1,07
1926 décembre	41,51	8,50	1,22	126	25,82	1,26	0,97
1927 juin ...	38,91	7,90	1,13	112	22,76	1,11	1,02
1928 — ...	38,91	7,90	1,13	107	21,75	1,06	1,07
1928 décembre	40,50	8,23	1,18	107	21,75	1,06	1,11
1929 juin ...	42,95	8,73	1,25	114	23,17	1,13	1,11
1929 décembre	45,75	9,30	1,33	119	24,17	1,18	1,13
1931 juin ...	43,65	8,87	1,27	112	22,76	1,10	1,15
1932 avril ...	40,50	8,23	1,17	105	21,32	1,04	1,13

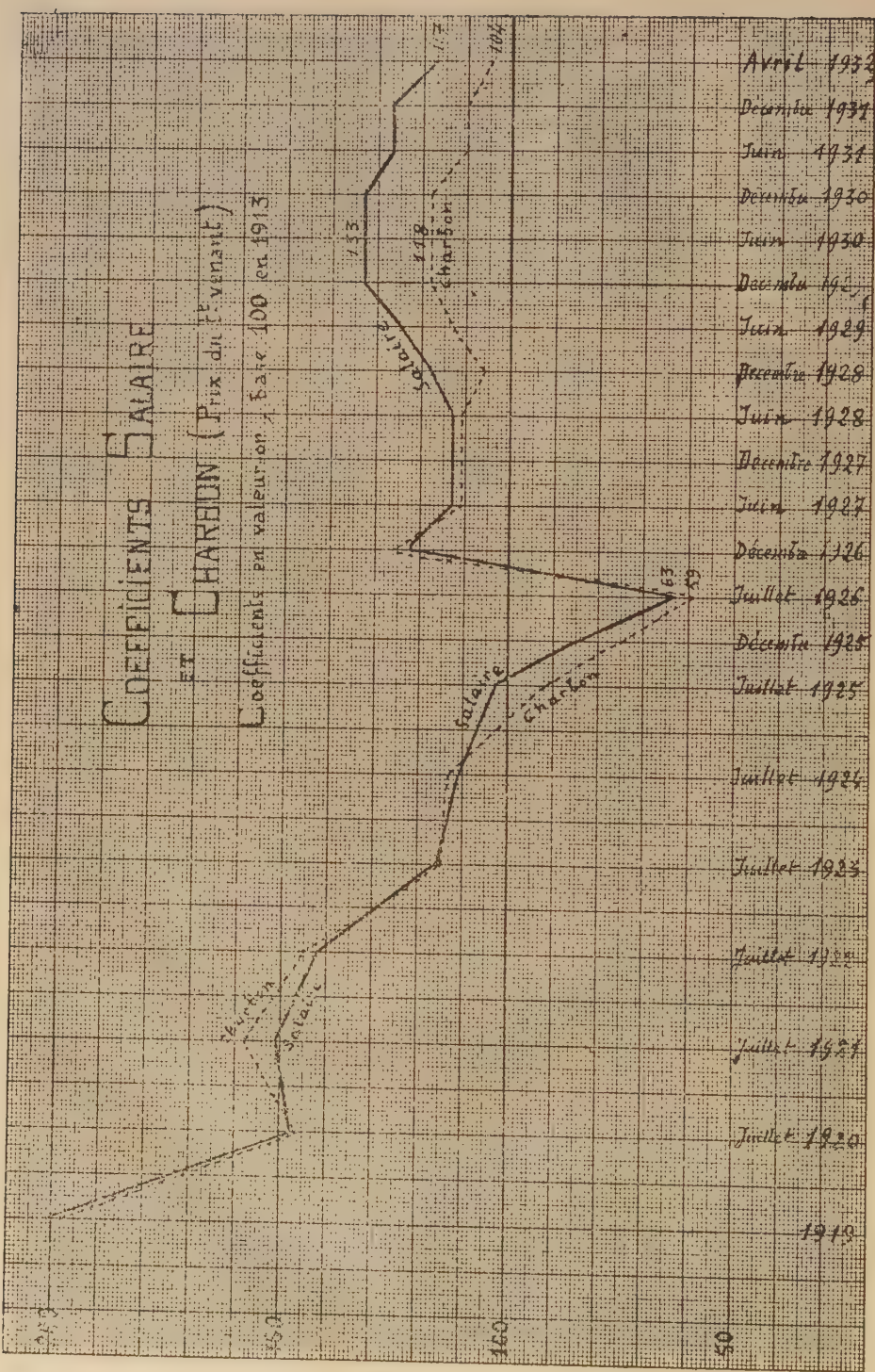
Cet écart d'une dizaine de points pourrait s'expliquer aujourd'hui par l'incompressibilité du salaire, en fait réduit de 25 % sur son taux nominal par la fréquence des coupes chômées, et bien près, dès lors, du salaire vital. La remarque porterait

1. A partir de 1921, montant majoré des allocations familiales (moyenne actuelle : 2 fr.).

COEFFICIENTS SALAIRE

ET CHARBON (Prix du P. venant)

Coefficients en valeur on, Base 100 en 1913



si l'écart était occasionnel, mais il s'agit d'un écart permanent depuis 1928, pendant une période où le salaire n'était pas encore réduit par le chômage et certainement bien au-dessus du minimum vital.

Toutes ces observations, déduites du tableau n° 21, se liront encore plus facilement sur le graphique reproduit ci-contre, page 370. On ne pourra manquer d'être frappé par l'allure des deux courbes salaire et charbon, intimement liées jusqu'en 1927.

Le parallélisme du salaire et du prix du charbon, amélioré pour l'ouvrier par un décalage récent, illustre et proclame la très grande loi de la *solidarité des intérêts* entre tous les producteurs, employeurs et ouvriers.

8° Les salaires comparés par professions.

Pour apprécier la valeur du salaire dans une industrie, il ne suffit pas de le rapporter à l'indice du coût de la vie. D'une époque à l'autre, tout en conservant matériellement son pouvoir d'achat, le salaire peut, en effet, perdre de sa valeur aux yeux de l'ouvrier si, entre temps, les besoins de celui-ci se sont accrus. C'est la satisfaction des besoins qui importe. Or, la notion de besoin n'est pas une notion objective, universelle et immuable, mais au contraire subjective, locale et évolutive.

Il est indéniable qu'avec le progrès de la civilisation et les mœurs démocratiques, les besoins du peuple vont sans cesse croissant. L'ouvrier ne s'accommoderait plus aujourd'hui des conditions de vie de son aïeul. Il est plus exigeant; il lui faut un certain confort, une nourriture plus variée, des distractions, des loisirs.

Mais, naturellement aussi, les besoins supplémentaires ne se sont affirmés que dans la mesure où ils ont été sentis, où l'ouvrier a déjà eu, grâce à une meilleure rémunération, l'occasion de les provoquer et de les satisfaire. La tendance psychologique à l'accroissement des besoins a donc un frein dans les

conditions matérielles mêmes qu'un pays est susceptible d'offrir à l'ouvrier, selon le degré de son développement économique.

On peut admettre qu'à une époque donnée, chaque pays a ainsi sa propre conception des besoins, commune à tous ses nationaux, et que le niveau moyen des salaires, toutes professions, en fournit au moins une mesure approximative, suivant une remarque déjà faite à propos des salaires régionaux. C'est précisément sous ce rapport qu'il est intéressant de comparer le salaire du mineur à celui des autres ouvriers.

Avant la guerre, la profession de mineur était unanimement considérée comme la plus favorisée. En 1913, le gain journalier du mineur avait été de 5 fr. 96 au fond, 4 fr. 02 au jour ; ensemble fond et jour : 5 fr. 40. Pour la même année, une enquête de l'Inspection du Travail (1), portant sur 22 autres professions, établissait, pour l'ensemble des catégories, une moyenne de 5 fr. 48 et, pour les manœuvres employés aux travaux de manutentions, un taux de 4 fr. 02. Le salaire journalier en espèces des mineurs du fond se révélait donc très sensiblement supérieur à la moyenne des autres professions. Celui des travailleurs du jour était au même niveau que celui des manœuvres.

Mais, les mineurs étaient en outre gratifiés d'avantages en nature et d'allocations diverses équivalant à un supplément de salaire de 10 %, alors que de tels avantages étaient encore peu répandus dans les autres industries. La durée de la journée de travail dans les mines avait déjà été réduite à 8 heures de travail ou 9 heures environ de présence, en y comprenant le temps des cordées et des repos, tandis que dans les autres professions, la journée était encore de 10 heures. Très nettement, la comparaison était à l'avantage du mineur.

Du premier rang avant la guerre, il semble bien qu'aujourd'hui le mineur soit descendu à peine à la moyenne des autres corporations. A défaut d'une comparaison portant sur les mêmes éléments qu'en 1913, la Statistique générale de la France

1. Statistique générale de la France, juillet 1917, p. 387.

nous offre, pour l'année 1931, un certain nombre de rapprochements propres à confirmer une opinion du reste communément reçue :

A) Comparaison avec les industries métallurgiques, mécaniques et connexes de la région parisienne.

Salaires journaliers moyens dans les mines de houille, en 1931.

	1 ^{er} trimestre	2 ^e trimestre	3 ^e trimestre	4 ^e trimestre
	(En francs)			
Fond	39,93	38,38	38,15	38,24
Jour	29,81	28,85	28,67	28,64
Ensemble.....	36,89	35,43	35,18	35,23

Salaires horaires moyens du Groupe des industries métallurgiques, mécaniques et connexes, de la région parisienne.

Professionnels	6,66	6,60	6,66	6,48
Manœuvres	4,24	4,24	4,25	4,20
Ensemble.....	5,80	5,75	5,76	5,61

En multipliant par 8 les salaires horaires pour passer au gain journalier, dans les industries métallurgiques, mécaniques et connexes, on voit que ce gain s'établit très sensiblement au-dessus de celui des mineurs :

	Moyenne par jour	
	Mines frs	Industries métallurgiques frs
Professionnels (fond)	38,68	52,70
Manœuvres (jour).....	29,00	33,86
Ensemble.....	35,68	45,84

Dans toutes les catégories, le mineur gagne moins. L'ouvrier qualifié de la mine (fond) gagne moins que l'ouvrier moyen des industries métallurgiques et l'ouvrier du jour de la mine, moins que le simple manœuvre. A ces différences, le mineur ne peut plus opposer, ni une moindre durée de travail, la loi de 8 heures étant désormais généralisée, ni, au même degré, les avantages accessoires. La valeur de ceux-ci s'est bien accrue dans les mines, mais beaucoup d'autres industries

ont suivi l'exemple. C'est ainsi qu'en sus des salaires portés au tableau, le groupe des industries métallurgiques de la région parisienne verse à son personnel des allocations familiales et s'intéresse à de nombreuses œuvres d'assistance sociale. Malgré tout, par les avantages en nature, spécialement par le logement et par le charbon gratuit, la mine fait encore un effort supérieur, mais il ne suffit pas à compenser les écarts qu'enregistre le salaire en espèces.

Quant au prix de la vie dans la région parisienne, il reste comparable à celui des régions industrielles de la Loire, du Nord et de la Moselle et il n'y a pas, de ce chef, une correction sérieuse à envisager.

B) Lorsque nous avons comparé entre eux les salaires régionaux dans les mines, nous avons également procédé à des rapprochements avec les salaires journaliers toutes professions, pour plusieurs départements. Dans la Loire et dans le Puy-de-Dôme, le mineur du fond ne gagne pas davantage que l'ouvrier moyen des autres professions; dans le Pas-de-Calais sa prime est inférieure à 10 %. Partout, l'ouvrier du jour est notoirement au-dessous de la moyenne des professions.

C) L'abaissement relatif du gain des mineurs s'observe encore par comparaison avec les salaires figurant aux tableaux dressés par la Statistique générale de la France, d'après les évaluations des conseils de Prud'hommes ou des maires. Ces évaluations n'ayant pas une base absolument uniforme peuvent d'ailleurs justifier quelques objections.

Dans les tableaux, nous relèverons les salaires moyens payés en 1911 et en octobre 1931, d'une part pour la catégorie des terrassiers, d'autre part pour l'ensemble des professions dans les villes autres que Paris :

	1911		Octobre 1931	
	par heure	par jour	par heure	par jour
	(En francs)			
Terrassier	0,39	3,82	3,75	31,30
Toutes professions	0,46	4,61	4,08	33,60

Etant donnée la base même des évaluations, étendue à un

grand nombre de villes en pays agricole, où la vie est normalement moins chère que dans les régions minières, les salaires moyens enregistrés par la statistique sont plutôt bas. N'empêche qu'aujourd'hui le terrassier moyen gagne davantage que l'ouvrier du jour de la mine et que la moyenne, toutes professions, se hausse presque au niveau du personnel, fond et jour. Or, avant guerre, le mineur bénéficiait, dans ces comparaisons, d'un avantage très appréciable de 10 à 20 % environ. Du reste, le coefficient salaire du mineur moyen en octobre 1931, par rapport à l'avant-guerre, n'était encore qu'à 6,5, tandis qu'à la même époque, celui du terrassier s'élevait à 8,2 et celui des ouvriers, toutes professions, à 7,3.

Tous les rapprochements qu'on peut tenter conduisent à des observations dans le même sens.

Il n'est pas besoin d'épiloguer longtemps sur le fait, ni sur la raison même de ce fait. Le mineur est moins avantagé qu'avant guerre, parce que l'industrie houillère est moins payante et que l'ouvrier est nécessairement solidaire du sort de l'entreprise.

9° Les salaires à l'étranger.

Nous allons passer rapidement en revue la situation de l'ouvrier mineur dans chacun des principaux pays producteurs de houille, afin d'apprécier la condition relative de l'ouvrier français.

SARRE.

Comprise dans l'union douanière et monétaire avec la France depuis 1925, écoulant dans notre pays la plus grosse part de son excédent de production, la Sarre pratique des salaires en harmonie avec ceux des mines françaises, plus spécialement avec ceux des mines de la Moselle.

Après une ascension continue, commencée en 1922, le salaire sarrois a atteint son maximum en 1930, au taux moyen

de 43 fr. 82 pour l'année. En 1931, il a subi des réductions parallèles à celles qu'ont appliquées les mines françaises et sa moyenne annuelle est revenue à 41 fr. 94 pour l'ensemble fond et jour ou 43 fr. 08 pour le seul personnel du fond. Ces taux sont très voisins des taux de la Moselle.

Toujours en relation avec la Moselle, les salaires ont subi une nouvelle baisse au printemps de 1932.

On doit admettre que la condition du mineur sarrois est analogue à celle du mineur de la Moselle, prix de la vie et taux des salaires étant sensiblement les mêmes pour les deux bassins.

BELGIQUE.

La Statistique officielle du Royaume a publié le salaire moyen annuel du mineur jusqu'en 1930 :

	Piqueur	Ensemble fond et jour
	<i>(En francs belges)</i>	
1928	50,25	41,57
1929	58,84	48,78
1930	62,85	52,08

Depuis 1931, pour suivre le mouvement des salaires, il faut se référer à l'application des conventions et aux résultats des enquêtes.

Les salaires belges sont fixés d'après une échelle mobile où entrent à la fois le prix du charbon et l'indice du coût de la vie. En 1929, année favorable entre toutes pour l'industrie houillère, les mineurs belges avaient obtenu une majoration extra-conventionnelle de 9 % qui a été supprimée dès 1930, en deux étapes : 5 % en juillet, 4 % en octobre. L'application même de l'échelle mobile, en 1931 et 1932, a conduit à cinq diminutions successives de 5 % chacune, du 1^{er} février 1931 au 19 juin 1932. L'annonce d'un nouveau « glissement » de 5 % des salaires, quelques semaines après la diminution du 19 juin, a déclenché, le 7 juillet 1932, la grève du Borinage.

Nous n'avons pas l'intention d'entamer l'historique de cette

grève, mouvement fomenté et exploité par la propagande communiste, « vague de fond venue des profondeurs du prolétariat » (Vandervelde). Marquons-en seulement le dénouement. Pour permettre à l'industrie belge de maintenir les salaires, le gouvernement belge a rendu plus rigoureux le contingentement des importations.

Voici, d'après les enquêtes et les déclarations patronales, les salaires moyens dans les bassins du Sud, au cours des dernières années, avec la référence à 1914 :

	Piqueur		Fond et jour	
	francs belges	francs français	francs belges	francs français
1914	6,28	6,24	4,97	4,94
1921	28,65	28,65	22,52	22,52
1928	48,99	34,80	40,60	28,85
1929	56,97	40,48	47,37	33,66
1930 novembre	59,00	41,95	47,36	33,67
1931 février	56,05	39,85	44,99	31,99
— avril	53,25	37,86	42,74	30,39
1932 juillet	»	»	35,40	25

Le taux de 35 fr. 40 indiqué pour juillet 1932, est contesté par les syndicats ouvriers qui le jugent surestimé.

En deux ans, de juillet 1930 à juillet 1932, les salaires belges ont subi une diminution totale de 34 %. Leur taux moyen se trouve ramené au niveau de 25 francs français, contre 32 fr. 60 en France.

Parallèlement, sans doute, l'index du prix de la vie a baissé. On a même fait en Belgique de très louables efforts à ce sujet, l'index (base 100 en 1914) rétrogradant d'un maximum de 869 en juillet 1930, à 789 en juillet 1931 et à 764 en décembre 1931. De juillet 1930 à décembre 1931, le coût de la vie a donc diminué de 12 %, cependant que les mineurs avaient déjà abandonné 24 % de leur salaire. La baisse du coût de la vie est loin, par conséquent, de compenser la baisse des salaires.

Avec l'indice à 750, le salaire belge actuel de 35 fr. 40 ne représente qu'un pouvoir d'achat de francs-or 4,72 en 1914, tandis que le salaire français de 32 fr. 60, en avril 1932, avec,

un indice de 560, équivaut encore à 5 fr. 82. N'en concluons pas trop vite que le mineur français a un avantage réel de 23 % sur le mineur belge, mais si le taux peut prêter à discussion, l'avantage n'en est pas moins franchement du côté français.

GRANDE-BRETAGNE.

La statistique trimestrielle des résultats d'exploitation des mines fait apparaître les variations du salaire moyen fond et jour, pour l'ensemble des mines de Grande-Bretagne. Ce salaire a varié comme suit :

	Taux du salaire
1914 moyenne.....	6 sh 5 3/4
1927 —	10 sh 1
1928 —	9 sh 3 1/2
1929 —	9 sh 2 1/2
1930 —	9 sh 3 1/2
1931 1 ^{er} trimestre	9 sh 2 1/2
2 ^e —	9 sh 2
3 ^e —	9 sh 2 1/2
4 ^e —	9 sh 2
1932 1 ^{er} —	9 sh 2

Au salaire en espèces s'ajoutent des allocations en nature dont le montant, d'après la même statistique, représenterait environ 4 d 85 par ouvrier et par jour.

On remarquera la très grande stabilité du salaire anglais, presque immobilisé depuis 1928 entre 9/2 et 9/3. Mais on sait aussi que cette immobilité n'a pu être maintenue, en 1931 et depuis, que grâce à l'abandon de l'étalon-or en septembre 1931. En fait, les salaires actuels sont réduits de 28 % en valeur-or.

Dans certains districts, aux 28 % se sont ajoutées des réductions effectives sur le salaire nominal, à la suite de la suppression du spread-over en juillet 1931. La réduction a été de 6 % dans le Sud du Pays-de-Galles, principal bassin exportateur vers la France. Au total donc, pour ce bassin, diminution des salaires-or de 34 % en 1931.

Mais du point de vue de l'ouvrier, la question capitale est de savoir si son salaire, stable en monnaie anglaise, a conservé ou non son pouvoir d'achat intérieur depuis le « décrochage » de la Livre. Que l'expérience monétaire tentée outre-Manche constitue, aux yeux de certains, un défi à l'orthodoxie financière, il n'en faut pas moins, en la matière qui nous concerne, porter un succès à son actif. En un an, l'industrie houillère britannique a opéré un vigoureux redressement. Elle a comprimé ses prix de revient-or de 28 % et fortifié d'autant ses positions à l'exportation. La production du 1^{er} semestre 1932 en Grande-Bretagne, ne recule que de 2,8 % par rapport au 1^{er} semestre 1931, quand la Pologne accuse 23 %, l'Allemagne 16, la France 11, 8 et les Etats Unis près de 24. Le maintien du niveau de la production a évité une aggravation du chômage, cependant que les salaires en monnaie dévalorisée ont conservé et même amélioré leur pouvoir d'achat.

Ainsi, apparaît-il du moins, d'après la statistique anglaise, que nous n'avons aucune raison de suspecter. Rapprochons les indices à un an d'intervalle :

	Indice général base 100 en 1914	Indice des denrées alimentaires
1 ^{er} juin 1931	145	127
1 ^{er} juin 1932	142	123

Les indices ont si peu varié qu'on peut admettre que le salaire d'aujourd'hui a, pour l'ouvrier, la même signification qu'avant la suspension de la convertibilité du billet de la Banque d'Angleterre. Et si l'on remonte au 1^{er} semestre 1930, l'indice général s'établissant alors à 164, il faudrait même constater que le pouvoir d'achat du salaire a augmenté de 13 % depuis deux ans.

Cependant, l'expérience anglaise est encore trop récente pour qu'on puisse conclure définitivement à son égard. La question ouvrière en Grande-Bretagne demeure assombrie par l'affligeant tableau du chômage, réalité vivante et douloureuse, qui rend assez illusoire et vaines les satisfactions latérales.

Pour l'ouvrier, le problème du chômage domine, et de haut, tous les autres.

ALLEMAGNE (Ruhr).

Le tableau suivant montre les variations du salaire moyen annuel dans les mines de la Ruhr :

	Piqueur mk	Ensemble fond et jour
1913	6,62	5,54
1924	7,33	6,30
1925	8,39	7,27
1926	9,03	7,91
1927	9,64	8,41
1928	10,18	8,94
1929	10,53	9,28
1930	10,61	9,37
1931	9,73	8,60
1932 1 ^{er} trimestre	8,30	7,33

Les taux indiqués sont obtenus par l'addition des éléments suivants :

Salaire à la tâche (Leistungslohn),
Allocations familiales,
Bonifications diverses,

les deux premiers éléments additionnés formant le salaire en espèces (Barverdienst).

Les cotisations ouvrières aux assurances sociales ne sont pas déduites. Leur montant était de 1 mk. 62, ces dernières années, contre 0 mk 31 en 1914.

Le tableau permet de constater que, depuis 1930, le salaire moyen a été réduit de 23 %. Les réductions ont toutes été effectuées ou décidées dans le courant de 1931. Précisons les étapes :

Au 1^{er} janvier 1931, première réduction de 6 %.

Au 1^{er} octobre 1931, nouvelle réduction de 7 %. Toutefois, à la même date, l'Etat prenant à sa charge les cotisations d'assurance-chômage pour les ouvriers du fond, parts ouvrière et patronale, la compression effective des salaires n'est que de 3 1/2 %. (sentence arbitrale du D^r Brahn, 21 septembre 1931).

Au 1^{er} janvier 1932, en application du décret-loi Brüning du 8 décembre 1931, les salaires sont réduits de 10 %.

Salaires détaillés en 1930-1932 :

	Décembre 1930	Janvier 1931	Décembre 1931	Janvier 1932
I. — Piqueur.				
	Mk			
1. Leistungslohn	9,86	9,19	8,50	7,67
2. Avec les allocations familiales ...	10,22	9,56	8,82	7,99
3. Avec toutes les bonifications ...	10,56	9,90	9,13	8,30

II. — Ensemble fond et jour.

	Mk			
1. Leistungslohn	8,72	8,08	7,49	6,75
2. Avec les allocations familiales ..	9,06	8,44	7,82	7,08
3. Avec toutes les bonifications ...	9,36	8,76	8,08	7,33

En valeur nominale, la baisse des salaires a été d'environ 23 % en un an. La contre-valeur en francs du salaire allemand, fond et jour, qui était de 57 fr. 10 en décembre 1930, tombe à 44 fr. 70 en janvier 1932.

Mais, de même qu'en Grande-Bretagne, le coût de la vie en Allemagne a sensiblement baissé :

	Indice du coût de la vie (base 100 en 1924)
1929 moyenne	153,80
1930 —	147,32
1931 —	131,91
1932 janvier	124,50
— février	122,30

En sorte que malgré sa baisse nominale de 23 %, le salaire de l'ouvrier allemand a abandonné seulement 6 % de son pouvoir d'achat.

Après une nouvelle dénonciation des salaires par les patrons, dès le début de 1932, une nouvelle sentence arbitrale du Dr Brahn, en date du 30 mai 1932, acceptée par les parties après intervention ministérielle, a prorogé l'accord des salaires et maintenu en vigueur, jusqu'en mars 1933, le contrat général de travail (règlementation du travail, durée du travail, congés payés, etc...). Toutefois, les exploitants n'y ont adhéré qu'en raison des promesses données par le Ministre, Dr Schœffer, de renforcer la protection de l'industrie houillère allemande contre les importations.

Le taux des salaires allemands serait en soi satisfaisant s'il n'était pas menacé par la précarité même des conditions de l'industrie houillère allemande. Au reste, en Allemagne plus encore qu'en Grande-Bretagne, les préoccupations ouvrières sont tournées vers le chômage, du poids accablant d'un tiers au moins de sans travail.

POLOGNE.

Le gouvernement ayant maintenu la Convention des salaires, le taux des salaires a peu varié en 1931 par rapport à 1930. En février 1932, sur la décision d'une Commission arbitrale, les houillères polonaises ont réduit les salaires de 8%. Cette réduction a été combattue en vain par une grève de quatre semaines dans les bassins de Cracovie et de Dombrowa.

Les variations du salaire sont mises en évidence par le tableau suivant :

	Piqueur		Fond et jour	
	zlotys (1)	francs	zlotys	francs
1930 moyenne.....	13,75	39,30	9,97	28,50
1931 juin	13,40	38,20	9,93	28,30
1932 février	12	34,30]	9,20	26,30

Le taux des salaires en Pologne est aussi bas qu'en Belgique. Toutefois, il faut mettre en regard le très important fléchis-

1. 1 zloty = 2 fr. 86.

sement du coût de la vie, dont l'indice venant de 144 en 1928 et d'une moyenne de 126 en 1930, tombe à 100 en décembre 1931, soit au niveau même de 1914.

ETATS-UNIS.

Les salaires journaliers américains accusent en 1931 une baisse de 12,4 % pour les piqueurs et les chargeurs, et de 2,9 % pour les autres ouvriers. Mais comme parallèlement, le taux d'emploi a baissé de 20 % environ, le gain mensuel effectif du mineur s'est réduit de 32,1 % pour la première catégorie, de 20,9 pour les autres.

Nous empruntons ces chiffres à la *Monthly labour Review* d'octobre 1931, ainsi d'ailleurs que le tableau suivant, montrant en détail le mouvement continu de baisse des salaires journaliers, depuis 1922, dans les mines américaines :

Salaires journaliers en dollars.

	Piqueurs et chargeurs	Autres ouvriers
1922	7,03	6,55
1924	5,60	5,92
1926	6,46	5,70
1929	5,50	5,17
1931	4,82	5,02

Les taux américains sont de 3 à 5 fois supérieurs en valeur-or aux taux européens, mais il n'y a pas de comparaison à établir sur cette base, ni à l'égard de l'ouvrier, les conditions de vie de part et d'autre de l'Atlantique étant essentiellement inégales, ni à l'égard de l'industrie, pour qui la charge des hauts salaires trouve, et au-delà, sa compensation dans des rendements qui varient du triple au sextuple des rendements européens.

Tableau d'ensemble.

En l'été 1932, le salaire journalier moyen en espèces de l'ouvrier mineur dans les principaux pays se présente approximativement comme suit :

Pays	Monnaie nationale	Taux du salaire	Contre valeur en francs
France	franc	32,60	32,60
Belgique.....	franc belge	35,40	25
Grande-Bretagne .	livre anglaise	9 sh 2 d	40,50
Allemagne	reichsmark	7,33	44,70
Pologne	zloty	9,20	26,30
Etats-Unis.....	dollar	4,91	125

Si l'on tient compte des accessoires du salaire et des avantages en nature, beaucoup plus importants en France et en Allemagne qu'en Grande-Bretagne, (1) le salaire effectif total de l'ouvrier mineur français, tout en demeurant inférieur à celui de la Ruhr, apparaît à peu près équivalent à celui du mineur anglais et toujours nettement supérieur aux salaires polonais et belges. Aucune comparaison n'est possible avec les Etats-Unis.

Naturellement, le classement que nous opérons ne prendrait une signification véritable à l'égard du mineur, qu'en y apportant une correction : 1° en fonction des taux d'emploi, le chômage partiel diminuant plus ou moins le gain hebdomadaire selon les pays ; 2° en fonction des variations du coût de la vie de pays à pays. Le calcul serait évidemment très délicat, pour la raison qu'il n'existe pas de base commune à tous les pays pour le coût de la vie et que, d'ailleurs, les exigences, les besoins du milieu sont loin d'être uniformes. Cependant, à première vue, d'après les données que nous avons recueillies et précédemment exposées, il semble qu'actuellement l'avantage revienne au mineur anglais, puis en seconde ligne au mineur allemand, le mineur français ne venant qu'en troisième.

1. *Infra*, chap. VI, 12°.

Mais même à l'égard de l'ouvrier, le salaire n'est pas tout, et si l'on considère les souffrances qu'impose le chômage à une fraction si importante des populations minières allemande et anglaise, peut-être la situation du mineur français, apparaîtra-t-elle, en définitive, comme la mieux équilibrée et la moins défavorable.

Quant à la charge qu'entraînent les salaires pour l'industrie houillère, elle ne se mesure pas uniquement au taux des salaires. Les frais de main-d'œuvre sont bien directement proportionnels au taux des salaires, mais en même temps aussi, inversement proportionnels au rendement. Une industrie peut donc d'autant plus aisément payer à ses ouvriers de hauts salaires que le rendement est plus élevé. Ainsi, malgré leur taux plus élevé, les salaires de la Ruhr et de la Grande-Bretagne s'intègrent dans les prix de revient pour une part moindre qu'en France, parce que le rendement de la Ruhr est double du nôtre et celui de la Grande-Bretagne encore supérieur de moitié.

BIBLIOGRAPHIE.

- B.I.T. — Les salaires et la durée du travail dans les mines de charbon. Genève, 1928.
- B.I.T. — Les salaires et la durée du travail dans l'industrie du charbon en 1929 (*Revue Internationale du travail*, mai 1931).
-

ANNEXE AU CHAPITRE V

LE SALAIRE ET LA DOCTRINE

Nous avons vérifié sur les données d'après-guerre, une remarque qui a servi de point de départ à la thèse présentée par M. F. Simiand, dans deux ouvrages publiés en 1904 et 1907 (1). Il demeure vrai que, de tous les éléments qui influent sur le taux du salaire des mineurs, le plus déterminant est le prix de vente du charbon.

Poussant plus loin l'analyse du mécanisme, scrutant les mobiles psychologiques de l'ouvrier, M. F. Simiand a cru pouvoir y trouver une base nouvelle pour la doctrine du salaire, en sympathie avec les idées sociologiques et à l'encontre de la théorie classique fondée sur la productivité du travail. Séduisante par ses aperçus, l'originalité de ses conclusions et l'objectivité de la méthode, la thèse de M. F. Simiand a provoqué des controverses qui lui ont valu, dès le début, un assez grand retentissement. Plus récemment, passant en revue l'état actuel de la science économique en France, M. Gaëtan Pirou en a repris l'exposé et le commentaire (2). A ce débat, pouvons-nous apporter nous-même quelques réflexions ? Nous le tenterons.

A) Tout d'abord, le lien entre le salaire et le prix du charbon n'a rien qui doive surprendre dans une industrie qui présente, *à la fois*, ces deux caractéristiques : 1^o son prix de revient est composé, normalement, pour les *deux tiers*, par des frais de

1. *Le salaire des ouvriers des mines de charbon en France*. Société nouvelle de librairie et d'édition, Paris, 1907.

2. *Doctrines sociales et science économique*. Sirey, Paris, 1929, p. 140 et suivantes.

main-d'œuvre, ceux-ci évidemment proportionnels au salaire ; 2^o la concurrence mondiale, entretenue par une production anormalement abondante et par l'absence d'une protection douanière sérieuse, ramène les prix de vente au niveau immédiat des prix de revient.

Si donc, le prix de vente dépend du prix de revient, comme le prix de revient, lui-même, dépend essentiellement des frais de main-d'œuvre, il s'établit automatiquement une relation entre le prix de vente et les deux facteurs composant le poste main-d'œuvre, le salaire et le rendement. A rendement constant, salaire et prix de vente doivent varier proportionnellement.

La relation entre le salaire et le prix de vente peut encore subsister lorsque le rendement varie, à condition que cette circonstance soit générale dans tous les pays. Le rendement baissant, la production baisse et le déséquilibre qui en résulte, entre l'offre et la demande en charbon, tend à faire monter le prix de vente. La hausse de celui-ci permet aux mines de supporter un prix de revient plus élevé et, nonobstant la baisse du rendement, de maintenir le taux des salaires, voire de l'élever si la hausse du prix de vente est suffisante. Même observation, en sens inverse, dans l'hypothèse d'une hausse universelle du rendement. Mais, répétons-le, il faut qu'il s'agisse d'un mouvement universel et synchrone, qui se compense d'un pays à l'autre, sans modifier les conditions relatives de la concurrence. C'est précisément la situation actuelle. On constate presque partout (1), simultanément, une baisse des prix de vente, une baisse des salaires, une hausse du rendement.

B) Mais, si le mouvement n'est pas universel, si les conditions relatives de la concurrence s'en trouvent affectées, l'équilibre entre le salaire et le prix de vente sera modifié.

Considérons le cas spécial d'un bassin qui enregistre une

1. La Grande-Bretagne, du point de vue intérieur, bien entendu, reste en dehors du mouvement : rendement stable, salaires en faibles variations, exprimées en monnaie nationale, prix intérieurs en hausse nominale.

hausse du rendement et améliore ainsi sa condition, par rapport à la concurrence. Supposons aussi, — hypothèses assez conformes à une réalité durable, — que, dans ce bassin, la main-d'œuvre soit plutôt abondante et la production en contact immédiat avec la concurrence. L'amélioration du prix de revient va permettre de refouler la concurrence par la baisse du prix de vente, au moins dans les zones contestées. Les mines pourront ainsi écouler le supplément d'extraction dû à la hausse du rendement. Normalement même, les possibilités de débit offertes par le recul de la concurrence et l'expansion géographique des débouchés, seront supérieures au supplément d'extraction. Elles s'accroîtront encore, si le prix de vente est partout baissé, cette baisse favorisant l'activité générale du pays et entraînant une augmentation de la consommation.

Il est très important de constater que les mines pourront augmenter leur débit de telle sorte que le supplément d'extraction pourra facilement s'écouler. Nous montrerons comment les intérêts de l'exploitant et de l'ouvrier en deviennent solidaires, et, grâce à cette assise, comment se rétablit le pont entre le salaire et la productivité.

L'augmentation du débit, avons-nous dit, résultera d'une part, d'une consommation plus dense, d'autre part, d'une expansion géographique. Apprécions l'importance de cette dernière. Soit une hausse du rendement de 10 %, entraînant une diminution de 5 fr. sur les frais de main-d'œuvre à la tonne, qui sera entièrement consacrée à l'abaissement du prix de vente. En tablant pour le transport à des distances moyennes de 200 à 400 kilomètres, sur une taxe ferroviaire de 0 fr. 10 par kilomètre pour les parcours supplémentaires, les produits de la mine pourront avancer de 50 kilomètres. Mettons seulement 25, parce que la concurrence se fortifie en reculant, par suite de l'économie qu'elle réalise sur les frais de transport. Admettons donc que les débouchés conquis forment un anneau de 25 kilomètres de largeur et que la densité de la consommation dans cet anneau soit la même que dans le cercle

intérieur. Un calcul élémentaire montre qu'à une distance de 250 kilomètres des mines (de Douai à Paris 223 km. à Rouen 210), la consommation de l'anneau offrira aux mines un débouché supplémentaire de 20 % (1).

Ainsi, dans l'exemple choisi, les possibilités d'écoulement se sont accrues de 20 % par l'expansion géographique, mettons 5 % en sus pour la densité de la consommation, en tout 25 %, alors que l'augmentation de l'extraction par la hausse du rendement, n'a été que de 10 %. C'est bien la preuve que le placement de l'extraction ne rencontrera pas de difficulté.

On objectera qu'en changeant les chiffres, en augmentant les distances, la démonstration serait moins assurée. Nous pensons cependant qu'elle peut être tenue pour bonne dans tous les cas pratiques. D'une part, l'exemple choisi correspond à un cas concret assez important, inspiré de la situation des mines du Nord et du Pas-de-Calais. D'autre part, les tarifs de chemins de fer sont dégressifs et la largeur de l'anneau augmente avec la distance. Au reste, les tarifs des chemins de fer doivent avoir assez de souplesse pour s'adapter au développement des productions nationales et, s'ils ne l'avaient pas, il conviendrait de la leur donner. La pratique des prix fermes ou des barèmes spéciaux, pour certaines destinations et certaines directions, correspond précisément à cette observation.

Maintenant, voyons les conséquences.

Pour l'exploitant. Il maintient son profit à la tonne, mais il va le calculer sur une extraction accrue de 25 %. Il gagnera donc, au total, 25 % de plus. Certains penseront peut-être qu'il eût gagné davantage en accaparant le profit résultant directement de la hausse du rendement, congédiant 10 % des ouvriers et conservant intact le prix de vente. Mieux renseignée sur les incidences économiques et sociales, comme toutes les industries ayant une large base d'organisation, l'industrie houillère

1. Le rapport des surfaces est donné par la formule $2 \frac{\Delta r}{R}$, Δr étant la largeur de l'anneau, R le rayon intérieur.

n'aura pas commis semblable erreur. Son intérêt bien entendu lui commande de conserver son personnel et de ne pas s'approprier un profit excessif qui déclencherait bien vite des convoitises et disparaîtrait.

Quant à l'ouvrier, il bénéficiera doublement de la hausse du rendement : 1° Les possibilités de débit surpassant l'accroissement de la production, les mines devront recruter un supplément de main-d'œuvre. Dans l'exemple choisi, l'effectif devrait être augmenté de 15 %. La main-d'œuvre fera donc prime et cette circonstance sera favorable, toutes choses égales d'ailleurs, sinon à une augmentation des salaires, du moins au maintien de leur taux, malgré la réduction concomitante du prix de vente ; 2° le pouvoir d'achat du salaire augmentera en raison des répercussions que la baisse du prix du charbon exercera, plus ou moins vite, sur le prix des autres marchandises et sur le coût de la vie.

Ainsi, sur le plan intérieur, en face de la concurrence mondiale, il y a conformité absolue entre l'intérêt de l'exploitant et l'intérêt de l'ouvrier. Nous vérifions, une fois de plus, la grande loi de la solidarité entre tous les producteurs.

En même temps, nous constatons que tout lien n'est pas rompu entre le salaire et la productivité. L'augmentation du rendement profite à l'ouvrier et l'ouvrier peut en prendre conscience soit par une augmentation de sa part sur le produit de l'industrie qu'accuse en France, depuis 1927, un écart de 10 points à l'avantage de l'ouvrier, par rapport à l'avant-guerre. L'ouvrier profite d'ailleurs non seulement de son supplément d'effort propre, mais encore de tous les perfectionnements techniques qui, à effort constant ou même moindre de sa part, contribuent à l'élévation du rendement.

C) M. F. Simiand a enrichi la notion de salaire d'une analyse des réactions de l'ouvrier en présence des fluctuations des prix. M. F. Simiand admet chez l'ouvrier une certaine hiérarchie des mobiles psychologiques : 1° conserver son gain ; 2° ne pas augmenter l'effort ; 3° augmenter son gain ; 4° diminuer

l'effort. Les tendances étant ainsi classées selon leur intensité décroissante, le conflit de tendances se résoud en observant l'ordre de la hiérarchie. Qu'il faille réduire les prix de revient du charbon, en raison de la concurrence, l'ouvrier s'efforcera d'augmenter l'effort (le rendement) afin de conserver son gain aussi intact que possible.

Si l'ouvrier, *individuellement*, se trouvait mis en face du problème et disposait de l'option, nous adhérierions sans réserve à cette conclusion. Mais, dans la pratique, les faits se présentent autrement. Les salaires sont fixés par des Conventions *collectives*. Même lorsque le salaire est fixé à la tâche et que l'ouvrier dispose théoriquement d'une action personnelle, il renonce par solidarité ouvrière, entendons sous la pression des camarades, au supplément d'effort qu'il pourrait accomplir, après la baisse des tarifs, pour conserver l'intégrité de son gain journalier. A plus forte raison, quand le salaire est fixé à la journée, l'ouvrier n'aperçoit-il aucune relation directe entre son salaire et le rendement. Son salaire a été diminué, mais il ne se rend pas compte qu'en augmentant son rendement, il permettrait à la mine de relever le salaire, ou s'il rend s'en compte, c'est d'une façon vague qui le décourage, parce qu'individuellement il est impuissant et subit la loi de la moyenne ; son sort dépend de l'effort collectif.

L'analyse ne vaut plus que dans des cas un peu exceptionnels, quand les ouvriers sont en compétition entre eux. C'est le cas actuel, avec le chômage partiel et la menace du licenciement. L'ouvrier cherche à se sélectionner, à mieux se classer par le rendement pour bénéficier d'une préférence à l'encontre des moins aptes et conserver son emploi. Conserver son emploi, c'est, dans toute la force du terme, conserver son gain ; l'expression atteint son paroxysme. Mais nous ne pouvons raisonner sur des cas exceptionnels.

Il nous semble qu'aujourd'hui on doive surtout mettre en avant l'esprit collectif que l'organisation des syndicats dégage de plus en plus, et parallèlement aussi, l'action des chefs. Il faut de plus en plus, compter avec ces deux éléments, qui

n'excluent pas le jeu des réactions psychologiques individuelles mais les résument, en les composant et en les transposant sur un autre plan. Et nous pensons, d'ailleurs, qu'on en peut atteindre une meilleure compréhension des contingences.

D) Au point de vue méthodologique, l'emploi des statistiques du rendement appelle de nombreuses précautions.

Nous nous garderons d'abord, selon l'observation qui a déjà été faite à ce sujet, dans le chapitre précédent, de confondre le rendement avec la productivité spéciale de l'ouvrier. Il est entendu que le rendement correspond à la productivité globale et physique, la nature, les capitaux, l'entrepreneur travaillant en concours avec l'ouvrier.

Nous rappellerons aussi que les multiples facteurs qui interviennent dans le rendement compliquent beaucoup l'étude des relations de causes à effets, parce qu'on ne parvient pas à les isoler. La difficulté est spécialement grande depuis la guerre.

E) Enfin étant donné le cas très particulier de l'industrie houillère, souligné sous A) par une double condition distinctive, toute extension des conclusions, en dehors de son domaine, nécessitera une grande prudence.

F) Si, pour conclure, il nous fallait à présent ébaucher une doctrine du salaire, adaptée au cas de l'industrie houillère, nous dirions qu'il dépend en premier lieu de la valeur du produit de cette industrie, soit pratiquement du prix de vente du charbon : puis, en second lieu, de l'effort associé de l'ouvrier et de tous les éléments qui concourent à la production *dans la mesure* où cet effort parvient, pour un bassin donné, à modifier en sa faveur les conditions de concurrence.

Ouvriers et patrons subissent solidairement l'effet des lois économiques, lois générales de la valeur et des prix, mais dans ce domaine du charbon où la concurrence mondiale est particulièrement âpre ; lois si impérieuses, note M. Gaetan Pirou, que l'action collective ouvrière la mieux organisée, si elle voulait les violer, se briserait contre elles.

Mais en insistant sur la nature technico-économique du salaire, nous gardons aussi présente à l'esprit sa signification proprement humaine. Le travail n'est pas une marchandise inerte et sa rémunération ne peut être séparée de la personne du travailleur. Le salaire doit donc tenir compte des besoins de l'homme en harmonie avec les exigences de son temps et de son milieu. Le concept du salaire s'élargit ainsi d'une base où pénètrent la psychologie, la sociologie et jusqu'à la morale, avec le souci de justice sociale qui, de plus en plus, anime les mobiles de l'homme.

CHAPITRE VI

Les dépenses sociales.

1° La diversité des dépenses sociales.

Les dépenses sociales des compagnies houillères en faveur de leur personnel revêtent les formes les plus variées. Elles équivalent, dans l'ensemble, à un complément de salaire d'un quart à un tiers.

Les unes représentent encore des allocations à caractère bénévole : allocations familiales, logement à prix réduit, allocations de charbon à titre gratuit. Les autres, à l'origine aussi gracieuses et bénévoles, sont devenues obligatoires par l'effet d'une tendance législative de plus en plus entreprenante. Tout le groupe des dépenses de prévoyance sociale ou des assurances sociales, dans lequel il faut inclure la réparation des accidents du travail, procède ainsi du caractère obligatoire de la loi.

Nous observerons d'ailleurs la tendance à l'intervention de la loi même dans les domaines qui, pour un temps encore, relèvent de l'initiative privée. C'est le cas pour les allocations en charbon, encore bénévoles en principe à l'égard des ouvriers en activité de service et désormais rendues obligatoires à l'égard des ouvriers retraités.

2° Les allocations familiales.

A la suite d'une communication de M. Jacques Bardoux sur le sujet, la *Revue de l'Industrie Minérale* — n° du 1^{er} janvier

1930 — a rappelé les origines de l'institution des allocations familiales dans les mines.

Aux Mines de la Grand'Combe on voit distribuer des allocations dès le 15 juillet 1911. Dès avant la guerre, le système s'étend. Il se généralise en 1917.

Dans le bassin du Pas-de-Calais, lors d'une réunion tenue le 19 octobre 1917, entre représentants patronaux et ouvriers, il était décidé qu'à partir du 1^{er} novembre 1917 il serait alloué un secours journalier de 0 fr. 25 par enfant de moins de 16 ans. Les taux actuellement en vigueur sont de 1 fr. pour le premier enfant, 1 fr. 50 pour le deuxième, 2 fr. pour le troisième et chacun des suivants.

En 1929, les mines françaises ont distribué à leur personnel 96 millions de francs en allocations familiales, réparties entre 120.000 ménages, soit une moyenne de 800 fr. par ménage et par an.

3^o Les allocations en charbon.

Les compagnies houillères fournissent aux ouvriers du charbon à usage domestique pour leur consommation propre. L'allocation gratuite est en moyenne de 5 tonnes par ouvrier et par an. Les ouvriers peuvent d'ailleurs obtenir des suppléments à prix réduits, pourvu qu'ils soient toujours destinés à leur consommation propre.

En 1931, les compagnies houillères du Pas-de-Calais ont distribué à leur personnel 629.219 tonnes de charbon (tout-venant, escaillage, etc...) d'une valeur globale de 31.460.950 fr. ou 50 fr. environ la tonne, ou 250 fr. environ par ouvrier. Cette valeur est déterminée d'après la valeur commerciale des sortes fournies et sous déduction des recettes provenant des cessions à prix réduit d'une partie du tonnage.

Pour l'ensemble des mines françaises, on peut estimer, sur la même base de 250 fr. par ouvrier, que les allocations en charbon au personnel, gratuites ou à titre remboursable, représentent pour les mines une charge annuelle de l'ordre de

60 à 70 millions de francs. Pour 1930, le Comité des houillères l'a évaluée, d'une façon plus précise, à 64 millions.

La loi du 8 juillet 1932 a étendu le bénéfice des allocations en charbon aux ouvriers mineurs retraités pour vieillesse ou invalidité et affiliés à la Caisse autonome des ouvriers mineurs. Il y sera pourvu au moyen d'un fonds géré par la Caisse autonome et qui sera alimenté par une cotisation de 0,30 % du montant des salaires, moitié à la charge des patrons, moitié à la charge des ouvriers en activité. Avec ce fonds la Caisse autonome acquittera le montant des bons gratuits de chauffage délivrés aux mineurs retraités. Lorsque sa résidence sera très éloignée des mines, l'ouvrier retraité percevra une indemnité en espèces.

4^o Le logement.

Un effort considérable a été accompli depuis la guerre pour loger le personnel des mines.

Dans le Pas-de-Calais, on dénombrait, en 1913, 33.847 maisons ouvrières occupées par 47.266 ouvriers ou 49 % du personnel. Le nombre des maisons ouvrières est réduit à 17.000 après la guerre, quand commencent les travaux de reconstitution. En 1931, leur nombre est porté à 65.677, logeant 94.168 ouvriers ou 72,3 % du personnel.

Dans le Nord, de 10.468 en 1913, le nombre des logements passe à 21.836 en 1931, abritant 31.473 ouvriers ou 64,3 % du personnel.

En Moselle, on dénombrait fin 1930, 8.002 logements et, en outre, plusieurs dortoirs (3.819 lits) aménagés à l'usage des célibataires et des ouvriers frontaliers (sarrois, allemands) spécialement nombreux dans ces mines. Les mines lorraines logent ainsi 15.223 ouvriers ou 54 % de leur personnel.

Dans la Loire, un millier de maisons abritent 5.700 ouvriers (1927). Pour l'ensemble des bassins du Centre et du Midi de la France, c'est un total d'environ 5.000 maisons, double d'avant-guerre.

Pour l'ensemble des mines françaises, on arrive ainsi à un total de plus de 100.000 maisons ouvrières, logeant environ 150.000 ouvriers : plus de la moitié de l'effectif.

Pourtant les données numériques actuelles, rapportées à celles d'avant-guerre, ne suffiraient pas, seules, à donner une idée exacte de l'effort accompli. On n'a pas seulement multiplié les logements, on a aussi amélioré la condition de chacun d'eux, en les rendant plus confortables et plus attrayants.

A côté des vieux « corons », ou à leur place, se sont édifiées de pimpantes cités, qui ont bénéficié de tous les progrès réalisés depuis la guerre sous le rapport de l'urbanisme. Pour prendre un exemple que nous connaissons mieux, nous décrirons sommairement l'ordonnance de la cité du Pinson, aux Mines d'Anzin.

Commencée en 1911, interrompue par la guerre, l'éducation de la cité du Pinson s'est achevée en 1926, après aménagement d'un vaste terrain boisé d'une superficie totale de 65 hectares. La cité comprend 488 logements, par groupes de deux, trois ou quatre, chacun disposant d'une cave, deux pièces au rez-de-chaussée, deux chambres à l'étage, buanderie, remise, water-closet, petite étable, clapier, poulailier. A chaque logement est attenant un jardin de 4 à 500 mètres carrés. De larges avenues, bordées d'arbres, déroulent leurs lacets au travers de la cité, desservant tous les logements. La vie sociale et morale de la cité est aussi bien assurée que sa vie matérielle; la cité est notamment pourvue d'une église, d'un ouvroir, d'une consultation pour malades et pour nourrissons, d'une pharmacie, d'un groupe scolaire de 12 classes.

Dans beaucoup de cas, des *jardins ouvriers* ont été créés à côté des cités. Un effort tout particulier a même été consacré à leur développement depuis la guerre. Nous le marquerons par quelques chiffres :

En 1914, la surface totale des jardins ouvriers des houillères était évalué à 1.603 hectares, dont 1260 pour le Nord et le Pas-de-Calais. En 1928, elle avait presque triplé, atteignant

4.433 hectares, dont 3.298 pour le Nord et le Pas-de-Calais. Par rapport à la population minière, la superficie des jardins est passée d'une moyenne de 79 à 147 mètres carrés par tête, de 96 à 168 pour le seul bassin du Nord et du Pas-de-Calais.

Les compagnies houillères du Nord et du Pas-de-Calais ont consacré plus de 2 milliards de francs à l'exécution d'un vaste programme d'urbanisme en voie d'achèvement et la valeur globale des logements mis à la disposition des mineurs pour l'ensemble des bassins, représente plus de 3 milliards de francs à raison de 30.000 francs par maison.

Les ouvriers logés n'acquittent qu'une très légère rétribution mensuelle couvrant seulement les dépenses d'entretien (1). On estime que l'excédent de la valeur réelle des logements sur la rétribution demandée est de l'ordre de 250 millions par an.

5° Les autres œuvres bénévoles.

Par une simple énumération nous donnerons un rapide aperçu des autres domaines qu'embrasse la sollicitude des compagnies envers leur personnel.

Majorations bénévoles des pensions de retraite. A titre d'exemple, Anzin consacre à ce poste un montant égal à 1 % environ du total des salaires (rapport à l'Assemblée générale de 1932).

Subventions aux sociétés musicales, sportives, philanthropiques constituées parmi le personnel ou à son intention.

Dans le Pas-de-Calais seul, 254 sociétés semblables, groupant 34.942 membres ont bénéficié de subventions en 1931.

Œuvres diverses de récréation : salles de jeux, terrains de sport, bibliothèques.

Dans l'ordre de l'enseignement :

Neuf compagnies du Pas-de-Calais entretiennent à leurs frais des écoles primaires. Effectif scolaire en 1931 : 25.905 élèves.

1. 450 francs, en moyenne dans le Nord.

Dans le Nord : 7.470 élèves répartis entre 32 écoles primaires, appartenant à 5 compagnies.

La Commission générale des écoles apporte l'appui collectif des houillères aux centres, officiels ou non, d'instruction professionnelle et de formation complémentaire pratique.

Un nombre croissant de compagnies organisent et entretiennent des cours professionnels, à l'usage des apprentis, et un enseignement ménager destiné aux femmes et aux filles de mineurs. Par exemple, à la fin de l'année 1931, les cours organisés dans le Pas-de-Calais groupaient :

- 2 424 élèves dans les cours pour jeunes ouvriers du fond.
- 359 élèves dans les cours pour les jeunes ouvriers du jour.
- 303 élèves surveillants du fond.
- 240 élèves surveillants du jour.
- 756 élèves réparties entre 16 centres d'enseignement ménager

Dans le Nord, à la même époque, l'enseignement technique était donné à 1.316 jeunes ouvriers et l'enseignement ménager à 333 élèves réparties entre 11 centres.

Toutefois, aux termes de la loi du 20 mars 1928, sont seuls considérés comme apprentis les jeunes gens munis d'un véritable contrat d'apprentissage : 774 jeunes ouvriers du fond et 221 du jour, ensemble 995, pour le Pas-de-Calais.

Mais c'est sous le rapport de l'hygiène sociale et de l'hygiène professionnelle que les compagnies ont peut-être accompli le plus gros effort. Renvoyant au chapitre suivant en ce qui concerne l'hygiène du travailleur, la prophylaxie des maladies professionnelles et la prévention des accidents, nous noterons que la contribution des mines du Pas-de-Calais à l'hygiène sociale se concrétisait au 31 décembre 1931 par l'entretien de 7 hôpitaux (Ostricourt, Dourges, Courrières, Béthune, Nœux, Bruay et Marles), ensemble 349 lits, par le fonctionnement de 49 dispensaires et celui de 9 « gouttes de lait » prodiguant leurs soins à 3.795 nourrissons. Dans le Nord, fonctionnent 11 dispensaires, 2 laboratoires de bactériologie, une goutte de lait et 18 consultations pour nourrissons.

6^o Les congés payés.

Dans sa résolution du 28 avril 1925, le Comité exécutif de la Fédération des mineurs avait demandé au B.I.T. que son enquête dans les principaux pays producteurs de houille, portant, entre autres, sur la question des congés payés.

Cinq pays sur treize ayant fait l'objet de l'enquête, octroyent des vacances payées à leur personnel. Ce sont : l'Allemagne, la Sarre, la Pologne, les Pays-Bas et la Tchéco-Slovaquie. Dans l'ensemble, 800.000 ouvriers sur 2.250.000, bénéficient de congés payés, d'une durée moyenne de 7 jours par an.

Nous avons vu qu'en Grande-Bretagne, la Commission royale de 1925 en avait préconisé l'application comme remède à l'absentéisme, mais en la subordonnant au retour préalable de la prospérité. Seules, certaines catégories d'ouvriers en bénéficient déjà.

En France, le principe en a été admis dans l'importante convention conclue à Douai le 29 novembre 1930, entre les représentants des mineurs et des compagnies du Nord et du Pas-de-Calais. Tous les ouvriers comptant au moins un an de service au 1^{er} janvier, se voyaient attribuer un congé payé annuel de trois jours ouvrables. La durée du congé pouvait être portée à 4, 5 et 6 jours ouvrables pour les ouvriers du fond seulement, justifiant de 2, 3 ou 4 ans de services ininterrompus.

En cas de passage d'un ouvrier d'une compagnie dans une autre, le droit qu'il avait antérieurement acquis dans la première compagnie, repaissait dans la seconde après une année de calendrier.

L'institution du congé payé annuel devait, selon les mêmes vues qu'en Grande-Bretagne, servir de moyen de lutte contre l'absentéisme. Aussi était-il spécifié que si, dans l'année, les absences irrégulières de l'ouvrier dépassaient trois jours, le nombre de jours en excédent viendrait en diminution de la durée du congé. Par absence irrégulière, on entendait toute

absence autre que celles qui auraient été motivées par une indisponibilité (accident ou maladie) ou qui auraient été autorisées au préalable ou encore qui auraient comme excuse une cause imprévue reconnue acceptable.

Conçue aussi comme une mesure d'hygiène, comme une détente pour l'ouvrier, l'institution du congé payé appelait des précautions contre les abus. Par la Convention, les Compagnies s'interdisaient de racheter les congés par des compensations en espèces et l'ouvrier reconnu coupable d'avoir travaillé pour autrui, durant son congé, encourrait des sanctions allant de la retenue du salaire à la privation du congé pour l'année suivante, en cas de récidive.

La Convention du 29 novembre 1930 était complétée (article II) par des dispositions relatives au mode de calcul de la durée de travail, qui nécessitaient l'homologation des Pouvoirs publics. Cette formalité étant restée en suspens, l'accord relatif aux congés payés n'a pas été appliqué (1).

7° Les assurances sociales.

La loi du 29 juin 1894 a rendu obligatoire le système d'assurances sociales que l'initiative privée des compagnies avait ébauché depuis plusieurs années en faveur du personnel des mines. Les compagnies avaient depuis longtemps déjà assumé, à leurs frais exclusifs, les charges d'un régime de retraites et elles avaient favorisé la création et le fonctionnement de Sociétés de secours mutuels parmi leurs ouvriers.

La loi du 29 juin 1894 a créé les *caisses de secours*, organismes mutualistes pour la constitution de retraites et l'assurance contre les risques invalidité, maladie, etc. . Après le vote de la loi sur les retraites ouvrières et paysannes et en harmonie avec le nouveau régime de droit commun, la loi du 25 février 1914 a organisé la *Caisse autonome de retraites des*

1. *Supra*, p. 323.

ouvriers mineurs. L'assurance vieillesse-invalidité-décès a été transférée à la Caisse autonome. Les caisses de secours n'ont plus conservé que l'assurance-maladie (titre III de la loi du 29 juin 1894).

Ainsi, dès 1914, les ouvriers mineurs se sont trouvés dotés d'un système complet et obligatoire d'assurances sociales.

Alors que les allocations familiales et les œuvres privées sont à la charge exclusive des exploitants, les assurances sociales tirent leurs ressources d'une contribution tripartite : cotisations ouvrières, cotisations patronales d'un égal montant, subventions de l'Etat.

8° Les caisses de secours.

Les caisses de secours couvrent le risque maladie.

Elles assurent la gratuité des soins médicaux et pharmaceutiques aux ouvriers, ainsi qu'à leurs familles. Elles versent des indemnités aux ouvriers malades, aux ouvriers mobilisés et diverses allocations au décès du chef de famille.

Les statuts fixent librement la nature et la quotité des secours et des soins, ainsi que la circonscription de la Société. L'Administration n'intervient et ne statue qu'en cas de désaccord entre les intéressés.

Les caisses sont administrées par un Conseil de 9 membres au moins : un tiers des membres est désigné par l'exploitant, les deux autres tiers sont élus par les ouvriers et les employés parmi les membres participants.

La loi du 24 décembre 1923 modifiant l'article 6 de la loi du 29 juin 1894, et diverses dispositions postérieures ont fixé comme suit, les ressources des caisses :

1° Un prélèvement sur le salaire de chaque ouvrier ou employé, maximum actuel 1,75 %, à concurrence d'un salaire de 15.000 fr. l'an ;

2° Un versement égal de l'exploitant ;

3° Une allocation de l'Etat sur les fonds de subvention aux Sociétés de secours mutuels ;

4° Les dons et les legs ;

5° Le produit des *amendes* encourues pour infraction soit aux statuts, soit au *règlement intérieur de l'entreprise*.

En outre, la loi du 21 mars 1930 a autorisé les caisses de secours à effectuer un prélèvement supplémentaire exceptionnel de 0,25 % sur les salaires, les exploitants assurant un versement égal, en vue de constituer un fonds spécial pour la création d'établissements cliniques curatifs ou prophylactiques. Ce prélèvement doit être autorisé, dans chaque cas, par décret rendu en Conseil d'Etat.

Quelques chiffres empruntés à la statistique de l'Industrie minérale donnent un aperçu de l'activité et de la situation des caisses en 1929.

On note l'existence de 231 caisses de secours minières régies par la loi de 1894, groupant ensemble 320.453 participants, dont pour les seules mines de combustibles 122 Caisses et 289.509 participants (90 % du total).

Les recettes de 1929 se sont totalisées à 93.721.285 fr.

Dont :

Cotisations ouvrières	40.267.092 fr.
Cotisations patronales	40.225.492 fr.
Allocations de l'Etat	3.542.601 fr.
Amendes pour infractions aux règlements de l'entreprise	2.067.946 fr.

Au sujet des *amendes*, on remarquera, en passant, qu'elles trouvent ici leur affectation exclusive et que leur montant représente moins de 0,8 pour mille des salaires.

Les dépenses de 1929 atteignent 92.534.833 fr.

Dont :

Frais médicaux (honoraires de médecins)	10.581.984 fr.
Frais pharmaceutiques	30.888.969 fr.
Frais d'hospitalisation.....	5.945.024 fr.
Secours statutaires aux malades (indemnités journalières)	28.484.434 fr.

Les caisses ont enregistré, dans l'année, 78 cas de maladie

pour 100 sociétaires, avec une moyenne de 15 jours de maladie par malade ou 12 jours par sociétaire, contre respectivement 13 et 11 en 1928.

Les maladies ont été plus fréquentes parmi les femmes que parmi les hommes et parmi les ouvriers du fond que parmi les ouvriers du jour :

	Nombre de jours de maladie	
	par ouvrier	par malade
Ouvriers du fond	12,39	14,27
Ouvriers du jour	9,23	16,22
Femmes	15,17	19,33

Les Caisses enregistrent aussi les décès. La statistique pour 1929 a été la suivante :

	Suite d'accidents		Autres causes	
	Nombre	% de l'effectif	Nombre	% de l'effectif
Ouvriers du fond	249	0,114	1.048	0,48
Ouvriers du jour	51	0,054	664	0,71
Femmes	»	»	58	0,44
Ensemble.....	300		1.770	

Les ouvriers du fond exerçant un métier plus dangereux ont un pourcentage de décès par accidents plus élevé que les ouvriers du jour. Mais ceux-ci, comprenant un grand nombre d'ouvriers âgés (retraités) éprouvent de plus fortes pertes par maladies ou causes diverses.

Les réserves totales des Caisses au 31 décembre 1929 s'élevaient à 38.185.424 francs, soit 40 % environ de la recette annuelle. La plus grosse partie des réserves est constituée par des dépôts à la Caisse des Dépôts et Consignations (26.385.899 fr.) ; le reste assure la trésorerie courante des sociétés (Caisse ou dépôts dans les Caisses d'Épargne).

9° La Caisse autonome de retraites des ouvriers mineurs.

Instituée par la loi du 25 février 1914, la Caisse autonome de retraites des ouvriers mineurs garantit le personnel des mines contre les risques vieillesse, invalidité, décès.

Différentes lois sont venues modifier ou compléter celle de 1914. En dernier lieu, la loi du 16 avril 1929 a relevé le montant maximum de la pension à 5.000 francs, ainsi que le taux des cotisations et de la subvention d'Etat.

ADMINISTRATION.

La Caisse autonome est dotée de la personnalité civile. Elle fonctionne sous le contrôle de l'Etat dans les conditions prévues par la loi du 5 avril 1910.

Elle est administrée par un conseil composé de six membres élus par les ouvriers, six membres élus par les exploitants, six représentants de l'Etat (3 travail, 2 finances, 1 travaux publics). Neuf suppléants, savoir 3 pour chaque catégorie, sont désignés dans les mêmes conditions. Les administrateurs et suppléants sont nommés pour quatre ans. Le conseil se renouvelle par moitié tous les deux ans.

GESTION ET RESSOURCES FINANCIÈRES.

La gestion financière de la Caisse est confiée à la Caisse des Dépôts et consignations, mais les placements de fonds sont effectués sur la propre désignation de la Caisse autonome, dans les conditions prévues par la loi du 5 avril 1910 (art. 15, § 3).

A côté du fonds d'assurance destiné à la formation du capital constitutif des pensions de retraites (titre II de la loi de 1914), la loi a institué un fonds spécial (lois du 24 décembre

1923 et 11 juillet 1925 modifiant le titre IV, art. 10 *a, b, c, d*).

La Caisse autonome est alimentée par une double cotisation ouvrière et patronale.

Les ouvriers et employés supportent une retenue sur leurs salaires à concurrence de 12.000 francs par an. Le taux de cette retenue a été porté de 4 1/2 à 5 % le 1^{er} juin 1929 et à 5 1/2 %, le 1^{er} janvier 1930 (loi du 16 avril 1929).

Les exploitants versent une cotisation égale.

Le produit des cotisations est réparti entre le fonds d'assurance et le fonds spécial dans les proportions fixées par la loi (articles 4 et 10 *a*) et variables suivant l'âge des ouvriers.

Le fonds spécial reçoit en outre :

Une contribution de l'Etat qui, primitivement, devait équivaloir aux charges qu'aurait entraînées pour l'Etat l'affiliation des ouvriers aux retraites ouvrières et paysannes, sans cependant que cette contribution puisse être inférieure à 1 % des salaires. La loi du 16 avril 1929 a porté à 4 1/2 % le taux de la contribution de l'Etat, par rapport aux salaires, à compter du 1^{er} janvier 1930.

Des dons et des legs ;

Le revenu des fonds placés ;

Une part égale à la moitié des offres « spontanées » faites par les concessionnaires en vue d'obtenir les actes de concessions signées après le 1^{er} février 1912.

Le fonds spécial fait face aux dépenses d'administration. Il complète, dans la limite de ses disponibilités et à concurrence du maximum fixé par la loi, la pension des ouvriers comptant 55 ans d'âge et 30 de services à la mine. Il sert les pensions aux veuves et les allocations en cas de décès.

PRESTATIONS.

A) Assurance vieillesse. La loi du 16 avril 1929 a élevé à 5.000 francs par an le taux de la retraite des ouvriers ayant atteint 55 ans d'âge et 30 ans de services à la mine. La retraite

varie de 1.500 à 4.470 francs pour les ouvriers comptant seulement de 15 à 29 ans de service.

B) Assurance invalidité. L'allocation mensuelle est de 300 francs, dont 70 à la charge des Caisses de secours et 230 à celle de la Caisse autonome. La pension est de 3.600 francs par an.

C) Assurance au décès. Des secours de 600 francs à la veuve, 700 francs pour le premier enfant et une majoration de 100 francs par enfant à partir du deuxième (loi du 29 février 1928), immédiatement distribués à la famille au moment du décès de l'ouvrier.

Par la suite, les veuves bénéficient, à 55 ans d'âge, d'une pension égale à la moitié de la pension de retraite dont leur conjoint était titulaire ou à laquelle il aurait pu prétendre. Les orphelins bénéficient d'une allocation mensuelle de 30 francs jusqu'à 12 ans, exceptionnellement 14 ans s'ils font acte de scolarité. L'allocation est doublée en faveur des orphelins de père et mère.

Situation de la Caisse autonome au 31 décembre 1929.

Montant en francs

A. Recettes en 1929 :

Versements des assurés et des exploitants	274.887.765
Versements de l'Etat au fonds spécial	31.890.682
Intérêts et revenus	85.877.710
Divers	2.009.920
Total des recettes	394.666.077
Répartition : fonds d'assurance	134.157.701
fonds spécial	260.508.376

Nombre
de bénéficiaires Montant en francs

B. Dépenses en 1929 :

Rentes de vieillesse (fonds d'assurance)....	37.837	5.672.040
Majorations de pensions (fonds spécial)....	80.990	273.559.286
Invalidité (allocations mensuelles).....		2.238.360
(pensions).....	171	490.863
Allocations au décès.....		1.217.697
Allocations mensuelles d'orphelins		1.543.800
Frais d'administration.....		3.838.619
Charge totale annuelle.....		288.560.665

C. *Actif de la Caisse*, évaluation d'après les cours de la Bourse au 31 décembre 1929 :

Fonds d'assurance	1.129.523.552,09
Fonds spécial	444.115.710,88

Observation sur la situation de la Caisse :

L'institution de la Caisse remontant seulement à 1914, c'est seulement en 1944 qu'elle atteindra le plein de sa charge. Jusqu'alors on doit normalement observer un excédent de recettes annuelles allant en diminuant, ainsi qu'une augmentation de l'actif correspondant au jeu de la capitalisation.

La progression des recettes de la Caisse autonome apparaît dans le tableau suivant, chiffres en milliers de francs :

Années	Versements des assurés et des exploitants	Versement de l'Etat	Intérêts et revenus	Divers	Totaux
1914	304	100			404
1920	78.625	5.700	9.079	822	94.226
1925	187.842	21.267	36.824	1.213	247.146
1929	274.888	31.890	85.878	2.010	394.666

BIBLIOGRAPHIE..

- Statistiques de l'Industrie Minérale*, année 1923, pages 36 et suivantes
 Année 1929, pages 46 et suivantes.
Bulletin du Ministère du Travail, avril, mai, juin 1930.
Revue de l'Industrie Minérale, n° 200 du 15 avril 1929.

10° La réparation des accidents du travail.

Les mines sont soumises au droit commun pour la réparation des accidents du travail, mais elles se constituent elles-mêmes leurs propres assureurs.

Il a été versé en 1930 et 1931, par les Compagnies du Pas-de-Calais, au titre de la loi du 9 avril 1898 :

	1930 frs	1931 frs
Indemnités journalières	15.631.024	17.165.459
Frais médicaux et pharmaceutiques	6.003.457	6.994.521
Pensions pour incapacité permanente ..	4.918.432	4.541.045
	<u>26.552.913</u>	<u>28.701.025</u>
Effectif moyen	131.381	126.203
Moyenne par ouvrier, en francs.....	217	227
Salaires en millions de francs	1.329	1.168
% du salaire	2 %	2,4 %

Pour 1930 et pour l'ensemble des mines françaises, le Comité des houillères estime que la dépense totale se monte à 80 millions de francs, ou 2,8 % environ du salaire.

11° Les assurances sociales en Alsace-Lorraine.

Les ouvrier mineurs de la Moselle sont soumis à un régime particulier adapté à la législation en vigueur avant la guerre dans les provinces désannexées.

Les ouvriers sont obligatoirement affiliés aux institutions suivantes :

- 1° Une caisse minière de secours et de retraite, couvrant les risques invalidité professionnelle et vieillesse;
- 2° Une caisse de malades;
- 3° La corporation d'assurance-accidents;
- 4° L'institut d'assurance invalidité (risque invalidité pendant la vieillesse).

La statistique de l'Industrie Minérale publie tous les ans les renseignements sur les opérations des caisses minières et des caisses de malades.

12° Le montant total comparé des dépenses sociales.

La *Revue Internationale du travail*, dans son numéro de mai 1931, présente une décomposition comparative des gains totaux

de l'ouvrier mineur, en 1929, pour les principaux pays producteurs européens. Nous en extrayons le tableau suivant :

Gains totaux, y compris les cotisations patronales : 100.

Pays	Cotisations ouvrières aux A. S.	Allocations en espèces	Charbon	Autres allocations en nature	Congés payés	Cotisations patron. aux A. S.	Total des éléments autres que les salaires	Salaires en espèces
Allemagne (Ruhr)	11,7	2,6	1,3	—	2,4	11,9	29,9	70,1
Belgique	2,0	1,9	3,7	—	—	4,3	11,9	88,1
France	4,8	2,9	1,9	8,6	—	7,2	25,4	74,6
Grande-Bretagne	2,4	—	2,4	1,4	—	5,3	11,5	88,5
Pays-Bas	6,1	3,8	0,6	1,5	1,9	9,6	23,5	76,5
Pologne	7,0	4,7	3,6	5,1	2,3	9,6	32,3	67,7

Les compléments rapportés au salaire en espèces, représentent en pourcentage, selon les pays, les majorations suivantes :

	%
Allemagne (Ruhr)	42,7
Belgique	13,5
France	34,5
Grande-Bretagne	13,0
Pays-Bas	30,7
Pologne	47,7

Ainsi, selon les chiffres mêmes du B.I.T., source officielle, la France se classe parmi les pays où l'industrie houillère accorde à l'ouvrier les plus forts compléments de salaires. Elle n'est distancée que par la Pologne et par l'Allemagne.

Mais, du moins pour la France, le pourcentage des dépenses sociales a encore sensiblement augmenté depuis 1929. La loi du 16 avril 1929, notamment, a relevé, à compter du 1^{er} janvier 1930, de 4 1/2 % à 5 1/2 % le taux de chacune des cotisations ouvrière et patronale à la Caisse autonome des retraites. A compter de la même date, elle a, en outre, porté à 4 1/2 % le taux de la contribution de l'Etat. Dans le même sens, la loi du 21 mars 1930 a porté de 1,50 à 1,75 % et même 2 %,

dans certains cas, le taux maximum de la double cotisation aux caisses de secours, et la loi du 8 juillet 1932 ajoute aux charges une double cotisation de 0, 15 % pour le charbon des mineurs retraités.

Déjà pour l'année 1930, le Comité des Houillères évaluait à 26 % le nouveau taux des seuls compléments de salaires à la charge des exploitants. Le détail du calcul, avec le montant des diverses prestations est présenté dans le tableau suivant :

	Montant en millions de francs	% du salaire
Salaire proprement dit :		
Net perçu par l'ouvrier	2.605	93,2
Cotisations ouvrières	189	6,8
	<u>2.794</u>	<u>100</u>
Compléments à la charge des Compagnies :		
Allocations familiales et autres allocations en espèces	102	3,6
Allocations en charbon	64	2,3
Logement	239	8,6
Autres allocations en nature	54	1,9
Contributions patronales	191	6,8
(Caisse autonome et caisses de secours)		
Réparation des accidents du travail	80	2,8
Total des compléments.....	<u>730</u>	<u>26,0</u>
Ensemble salaire et compléments...	<u>3.524</u>	<u>126,0</u>

Si l'on tient compte en outre des subventions de l'Etat, contre-partie à ses prélèvements fiscaux sur les produits de l'industrie houillère, la charge totale des dépenses sociales en 1932 semble pouvoir être fixée aux % suivants, rapportés au salaire :

1° Cotisations ouvrières aux assurances sociales	7,4 %
2° Compléments à la charge des exploitants :	
Versements aux assurances sociales	7,4 %
Réparation des accidents du travail	2,8 %
Allocations et œuvres bénévoles	16,9 %
3° Subventions de l'Etat	4,6 %
Total des dépenses sociales.....	<u>39,1 %</u>

Les dépenses sociales équivalent pour l'ouvrier, ses propres cotisations déduites, à un complément de salaire de 31,7 %.

CHAPITRE VII

L'hygiène et la sécurité.

En ouvrant ce chapitre, nous voulons surtout affirmer notre souci constant de ne pas séparer l'homme du travailleur. L'ouvrier n'est pas seulement un outil économique, une machine plus perfectionnée que les autres ; il est, avant tout, un être vivant doué de sensibilité.

Les égards que commande l'homme en tant qu'homme, pour des fins sociales et morales plus élevées, le travailleur les réclame aussi de l'industrie qui l'emploie dans l'intérêt même de celle-ci. Nulle part, peut-être, cette conjonction de l'intérêt et des principes humanitaires n'est plus éclatante qu'en France ni que dans l'industrie houillère, parce que nulle part, peut-être, la dénatalité n'est aussi grave et nulle part l'industrie houillère n'éprouve les mêmes difficultés pour le recrutement de sa main-d'œuvre. Rien d'étonnant, dès lors, que les questions concernant l'hygiène et la sécurité des mineurs aient fait l'objet en France d'une attention particulière.

Un ouvrage entier devrait être consacré à des questions d'une si haute signification et d'une si noble inspiration. En quelques pages seulement, nous ne pourrions que les effleurer. Nous en aurons, du moins, marqué la place.

1^o Le problème de l'hygiène devant le B.I.T.

Le rapport présenté par le B.I.T. à la Conférence technique préparatoire de janvier 1930 a passé rapidement en revue

les dangers particuliers auxquels est exposée la santé des mineurs.

Il a rappelé la relation entre la santé des mineurs et leur rendement au travail. On ne peut attendre un bon rendement que de la part d'ouvriers bien portants.

Il a mis en évidence le rôle de l'ambiance, la nécessité de maintenir une température convenable, celle aussi de combattre l'humidité qui engendre des désordres rhumatismaux et diminue la résistance de l'organisme. Il a préconisé le développement de la ventilation.

Les conditions mêmes dans lesquelles s'effectuent les différentes opérations de son travail au fond exercent aussi une grande influence sur la santé du mineur.

Mais le côté le plus original du rapport est sans doute le soin qu'il a pris de ne pas dissocier les questions d'hygiène proprement dite et les questions sociales telles que le logement, l'alimentation, l'aide sociale, l'utilisation des loisirs. Dans le même ordre d'idées, il a souligné l'interdépendance de l'hygiène et des problèmes économiques du salaire, de la durée du travail, du chômage, etc.

Au point de vue thérapeutique, l'attention du B.I.T. s'est portée sur les tentatives faites pour compenser l'absence de soleil dont le mineur est affecté. Selon le B.I.T., les cures de soleil ne suffiront pas si les différents facteurs sous l'influence desquels est placé le mineur conservent leur nocivité et si l'on oublie que le mineur, comme tout autre ouvrier, est un être humain dont il ne faut pas que le travail devienne un fardeau.

Enfin, après avoir émis le vœu que les différents pays se communiquent l'expérience acquise par chacun d'eux, en insérant de préférence leurs communications dans l'*Encyclopédie de l'Hygiène industrielle*, publication du B.I.T., celui-ci suggère qu'il soit rédigé un manuel traitant de l'hygiène et de la pathologie des mineurs, en vue d'établir une sorte de « standard » des conditions hygiéniques relatives au travail des mineurs.

2^o Les maladies professionnelles.

Les deux affections les plus courantes ayant le caractère de maladies professionnelles, sont l'*ankylostomiase* et le *nystagmus*.

L'*ankylostomiase* — vulgairement appelée anémie des mineurs — est une maladie parasitaire due à un ver, l'*ankylostome*. Pour les détails pathologiques et prophylactiques, on se reportera à la Conférence faite à Saint-Etienne, le 10 mars 1930, par M. Garin, professeur à la Faculté de Médecine de Lyon, sous les auspices de la Société de l'Industrie minérale (1).

Pour le traitement de l'*ankylostomiase*, le professeur Garin a adopté la médication thymolée et dès la première année, sur 500 cas soignés, a obtenu des résultats thérapeutiques particulièrement brillants. De 60 %, le pourcentage des porteurs d'œufs en nombre moyen est abaissé à 9 %; 35 % des ouvriers traités ont été entièrement débarrassés de leurs parasites.

Les observations du professeur Garin portent sur le bassin de Saint-Etienne. Nous ne possédons pas de statistique complète pour la France, mais l'*ankylostomiase* paraît bien être désormais en régression sensible. La statistique du Pas-de-Calais n'enregistre plus en 1931 que 2 cas « constatés » sur 2.205 ouvriers examinés. Parallèlement aux mesures thérapeutiques et prophylactiques, les Compagnies se sont d'ailleurs appliquées à rendre l'atmosphère des mines moins chaude et moins humide, partant moins favorable à l'éclosion de l'*ankylostome*. Des progrès dans l'exhaure et surtout une ventilation plus énergique aideront à lutter pour la disparition complète de la maladie.

Le *nystagmus* est un spasme des muscles des yeux provo-

1. N^o 226, du 15 mai 1930.

quant une oscillation continuelle, surtout latérale, du globe oculaire. Il est souvent associé à d'autres lésions de la vue.

Sa cause est discutée. Pour les uns, le nystagmus des mineurs serait dû à un éclairage insuffisant dans les galeries souterraines. Pour d'autres, il s'agirait d'une intoxication par des dégagements d'hydrocarbures.

Au cours du 1^{er} semestre 1930, le Colliery Guardian a servi de tribune à une série de controverses entre le Dr Fergus et M. W. Wellwood Fetguson au sujet d'une relation à établir entre l'éclairage des mines et l'étendue de la maladie. En août 1929, des expériences ont eu lieu à la mine Tinsley Park, spécialement pourvue de lampes électriques à grand pouvoir éclairant; elles ont paru favorables à la thèse qu'il faut combattre le nystagmus par l'amélioration de l'éclairage.

Les cas constatés en France sont encore assez fréquents. Dans le Pas-de-Calais, il en a été reconnu 228 en 1931, pour 2.400 ouvriers examinés. Si la cause du nystagmus réside véritablement dans l'insuffisance de l'éclairage, les progrès récemment réalisés sous ce rapport, dans les mines françaises (lampes plus nombreuses et plus puissantes, chaulage des galeries, etc...), ne devraient pas tarder à provoquer une forte régression de la maladie.

3^o Les bains-douches.

Depuis la guerre, toutes les mines ont développé leurs installations de bains-douches. Les progrès se poursuivent d'année en année, ainsi que le montre la statistique du Pas-de-Calais :

	1930	1931
Nombre de bâtiments en service .	96	100
Nombre de cabines individuelles ..	6.142	6.231
Nombre de robinets en commun .	4.374	4.700

L'extension des bains-douches répond, de toute évidence, à un besoin. Le bain-douche prolonge l'hygiène du chantier

par celle du travailleur, qui peut se donner des soins de propreté avant de quitter la mine. La douche favorise aussi une réaction physiologique propre à combattre la fatigue et à restituer au corps sa vigueur naturelle.

Par les chiffres qui précèdent, et qui se rapportent à 120 000 ouvriers, on voit que les mines françaises ont déjà accompli, sous ce rapport, un bel effort.

4^o La statistique des accidents dans les mines françaises.

Le tableau n° 22 présente, à titre d'exemple, la statistique des accidents déclarés en 1929 dans les mines de combustibles, observation faite que l'année 1929 est, avec 1930, celle du maximum de production. Les renseignements sont extraits de la statistique annuelle de l'Industrie Minérale, publication du Ministère des Travaux publics.

La statistique dénombre les victimes, d'après le lieu des accidents (fond ou jour), leur cause (éboulements, grisou) et leur suite (tués, blessés).

Le tableau montre que les accidents les plus nombreux sont dus aux éboulements, puis au roulage (exploitation des voies ferrées).

Comparativement à l'avant-guerre, on constate spécialement pour le personnel du fond :

- une proportion moindre d'accidents mortels ;
- une proportion plus forte de blessés.

Pour la période quinquennale 1909-1913, la proportion des tués, fond et jour, avait été de 1,18 pour mille ouvriers et par an. Depuis la guerre, cette proportion s'abaisse à 0,91 pour la période 1920-1924 et 1,05 pour la période 1925-1929, soit une moyenne de 0,98. C'est un progrès important.

Il est dû au renforcement des mesures de prévention, à la diminution des heures de travail, ainsi qu'à la mécanisation

de l'outillage, celle-ci supprimant les risques les plus graves auxquels s'exposait l'homme chargé de l'abatage au pic. Il se manifeste surtout par la diminution du nombre des accidents collectifs, les accidents individuels devenant, de beaucoup, les plus fréquents.

TABLEAU N° 22.

ACCIDENTS DÉCLARÉS EN 1929
DANS LES MINES DE COMBUSTIBLES

Nombre des exploitations en activité	160
Ouvriers occupés :	
au fond	206.190
au jour	81.350
Total	287.540

	Tués	Blessés		Suites incon- nues
		Incapa- cité per- manente	Incapa- cité tem- poraire	
<i>Accidents au fond :</i>				
Eboulements	120	639	33.005	170
Grisou et poussières	38	19	24	»
Dégagement de gaz carbonique	»	»	3	»
Explosifs	5	24	54	»
Puits { rupture de câbles, chaînes et engins	1	»	16	»
autres causes, chutes, etc.	27	41	395	2
Exploitation des voies ferrées	46	433	17.088	170
Autres causes	16	669	37.996	351
Totaux	253	1.825	88.581	693
<i>Accidents au jour</i>	50	333	10.766	73
<i>Ensemble fond et jour</i>	303	2.158	99.347	766
% du personnel	0,105	0,75	34,6	0,26

L'augmentation de la proportion des blessés depuis la guerre apparaîtra dans le tableau ci-après. Les principales causes en sont :

1^o Meilleure application de la loi, tous les accidents étant désormais déclarés alors qu'avant la guerre, beaucoup d'ouvriers négligeaient de révéler les accidents légers ;

2^o Forte proportion d'étrangers, plus exposés aux risques en raison d'une adaptation insuffisante au milieu ;

3^o Risques nouveaux introduits par l'outillage mécanique et l'électrification.

Proportion des blessés pour 1.000 ouvriers.

Années	Fond	Jour	Ensemble
1912	31	11,5	25,5
1913	30,5	12	25,3
1927	42,5	13,7	34,6
1928	42,7	14,2	34,6
1929	44	13,7	35,7

5^o La statistique comparée des accidents.

Les accidents dans les mines de charbon ont fait l'objet d'une étude approfondie de la part du B.I.T. publiée sous le titre : *Les méthodes de la statistique des accidents du travail dans les mines de charbon*. Genève 1929.

La définition même de l'accident variant selon la législation d'un pays à l'autre, la comparaison du nombre des accidents ou du nombre des blessés n'est pratiquement pas possible. Seul le nombre des tués permet des rapprochements utiles.

En utilisant les chiffres annuels enregistrés par le B.I.T. dans la brochure précitée — p. 61 — et en calculant leur moyenne annuelle pour la période septennale 1920-1926, on trouve que le nombre des tués, pour mille ouvriers et par an, a varié ainsi, suivant les pays :

Etats-Unis :

Par nombre moyen d'ouvriers	2,84
Par unité ouvrière travaillant 300 jours	4,46
Grande-Bretagne	0,98
Belgique	1,01
France	0,95
Prusse	2,17
Pays-Bas	1,12

Les mines des Etats Unis travaillant très irrégulièrement, il a été nécessaire de corriger leur taux d'accidents mortels afin de le rendre comparable à celui des autres pays, en le rapportant à 300 jours ouvrables. Malgré cette correction, il subsiste encore, de pays à pays, des inégalités secondaires dans les durées de travail annuelles ou journalières, qui ont naturellement leur incidence sur le taux des accidents. En Prusse, notamment, la journée de travail ayant été plus longue que dans les autres pays, il est explicable que le taux correspondant soit plus élevé. Cependant, cette circonstance ne suffit pas à justifier une différence de l'ordre du simple au double avec les autres pays européens.

De toute façon, il ressort de la comparaison que le risque mortel est beaucoup moindre en France qu'en Allemagne et surtout qu'aux Etats-Unis.

Des statistiques comparatives embrassant les années plus récentes, jusqu'en 1929 et parfois 1930 et 1931 ont été publiées par la Statistique des Industries extractives et métallurgiques de Belgique (1930) et par le Bergmannskalender de la Sarre (1933). De ce dernier, nous extrayons les taux comparatifs suivants, correspondant en gros à la dernière période décennale :

Nombre de tués par 1.000 ouvriers et par an.

1920-1929 Etats-Unis	2,91
1920-1931 Grande-Bretagne	0,95
1920-1930 Belgique	1,10
1920-1929 France	0,99
1920-1931 Prusse	2,19
1920-1931 Pays-Bas	1,01
1920-1931 Sarre	0,98

Le chiffre des Etats-Unis serait à corriger suivant l'observation déjà faite à propos de la statistique du B.I.T. De même, celui de la Grande-Bretagne, pour tenir compte des grèves de 1921 à 1926 et des coupes chômées depuis 1928. L'un et l'autre seraient sensiblement relevés.

Pour établir une comparaison plus précise entre la Grande-Bretagne et la France, on peut calculer le taux des accidents

mortels par 100.000 postes effectués. Pour les années 1928 à 1931, le taux anglais a été remarquablement constant à 0,42 et le taux français de 1928 à 1929 s'établit à 0,38. Le risque mortel de l'ouvrier français est donc, en fait, inférieur de 10 % environ à celui de l'ouvrier anglais.

6° La prévention des accidents devant le B.I.T.

Le problème de la prévention des accidents dans les mines est encore un de ceux qui ont été évoqués à Genève, en janvier 1930, lors de la Conférence technique préparatoire sur les conditions du travail dans les mines.

Le rapport du B.I.T. l'a analysé en détail.

Il a notamment souligné les points suivants :

a) L'étude des questions de sécurité dans les mines confirme l'opinion que la majorité des accidents ne peuvent être évités que si toutes les parties en cause collaborent activement et d'une façon éclairée, en vue de s'assurer que les mesures édictées pour prévenir les accidents (règlements et dispositifs de sécurité) sont appliquées à cet effet. Le rapport note d'ailleurs qu'un début satisfaisant dans l'organisation de cette collaboration des exploitants et des ouvriers a pu être constaté dans l'industrie houillère. C'est le cas pour la France, depuis la loi de 1890, instituant les délégués à la sécurité des ouvriers mineurs.

b) A côté des questions nationales que pose le problème de la prévention, il en est d'autres qui, selon le B.I.T. demandent à être traitées internationalement ; d'abord, parce qu'elles sont particulièrement urgentes ; ensuite parce que leur solution ou la manière de parvenir à cette solution peut être recherchée internationalement. Comme exemple de ces questions internationales, le B.I.T. retient celle des accidents au cours de la descente de la cage dans le puits, parce qu'elle se pose partout de la même façon et parce que l'échange des

expériences nationales déjà faites à ce sujet permettrait d'aboutir plus vite à la solution désirée.

c) Des réunions périodiques devraient être organisées entre les représentants des stations d'essai, sous les auspices d'une organisation internationale.

d) De même que pour l'hygiène, le B.I.T. recommande la rédaction d'un manuel pour l'enseignement des principes de la sécurité dans les mines.

On retrouve ici, appliquées à l'industrie minière, une série de mesures préconisées, d'une manière plus générale, dans la Recommandation adoptée par la Conférence Internationale du Travail, à sa session de 1929. Aussi bien, le problème de la prévention n'est-il pas spécial à l'industrie houillère, mais commun à presque toutes les branches de l'activité. Il se pose à peu près partout dans les mêmes termes, sauf adaptations de détail aux caractéristiques du travail dans chaque industrie. Les principes généraux applicables à la prévention sont donc partout à peu près les mêmes.

On doit constater, cependant, que l'uniformité relative des conditions du travail dans l'industrie houillère de tous les pays facilite singulièrement une collaboration internationale pour l'étude en commun des questions de sécurité dans les mines. De plus, l'industrie houillère a recueilli depuis plusieurs années, à peu près dans tous les pays, une documentation statistique sur les accidents, plus précise et plus abondante peut-être que pour les autres industries. Cette documentation constitue une base objective des plus sérieuses pour l'étude des accidents et des moyens de prévention.

L'importance de la statistique comme base des études de prévention est d'une importance qu'il est inutile de souligner. A cet égard, il y aurait d'ailleurs un réel avantage à ce que le plan statistique soit uniformisé pour tous les pays et mis en harmonie avec un plan commun de sécurité. Tous les auteurs en expriment le souhait (1).

1. Voir notamment les ouvrages de M. Sieben, Dr Mathias-Bochum, la classification de Mängel, etc.

7° La législation et la réglementation françaises.

De nombreuses dispositions législatives ou réglementaires ont été prises en France concernant spécialement l'hygiène et la sécurité dans les mines.

Les dispositions les plus importantes sont actuellement réunies dans le Livre II du Code du Travail et dans les décrets des 3 janvier 1893 et 14 janvier 1909 sur la police des mines, du 13 août 1911 sur l'exploitation des mines de combustibles.

Après la catastrophe de Courrières, en 1907, on se rendit compte que le règlement du 25 juillet 1895, sur l'exploitation des mines, ne correspondait plus aux besoins de la sécurité. Le décret du 14 janvier 1909 procéda à une première refonte et codification des nombreuses prescriptions éparses dans les textes antérieurs, décrets et ordonnances. Le décret du 13 août 1911 a repris la codification en la complétant et en l'améliorant encore. Le texte du 13 août 1911 est la base même du règlement général de l'exploitation des mines aujourd'hui encore en vigueur, sauf divers amendements introduits par des décrets postérieurs, le dernier en date du 18 avril 1931.

Le règlement ne comprend pas moins de 233 articles groupés en quinze titres :

- Titre I. — Installations de surface.
- II. — Puits et galeries.
- III. — Plans inclinés.
- IV. — Roulage en galerie.
- V. — Machines et câbles.
- VI. — Travail au chantier.
- VII. — Aérage.
- VIII. — Poussières.
- IX. — Eclairage.
- X. — Explosifs (cas des mines grisouteuses ou poussiéreuses).
- XI. — Incendies souterrains et dégagements instantanés de gaz nuisibles.
- XII. — Emploi de l'électricité dans les travaux souterrains.
- XIII. — Hygiène des chantiers.

Titre XIV. — Plans et registres.

— XV. — Dispositions diverses.

Cette seule nomenclature montre le vaste champ qu'embrasse la réglementation et les détails qu'elle pénètre. Toutes les prescriptions relatives aux dispositifs de sécurité et à la surveillance ont un caractère très serré.

8° Les délégués à la sécurité des ouvriers mineurs.

Quelques mots à propos de l'organisation de l'inspection du travail dans les mines.

On sait qu'il appartient aux ingénieurs du corps des mines de l'Etat de veiller à l'application de la réglementation minière et qu'en matière d'accidents du travail, ils remplissent, à l'égard de l'industrie houillère, les fonctions dévolues aux Inspecteurs du Travail à l'égard des autres entreprises. A la demande des syndicats d'ouvriers mineurs, après plusieurs accidents survenus dans les houillères de la Loire, la loi du 8 juillet 1890 est venue associer les délégués élus des ouvriers, au contrôle de l'hygiène et de la sécurité dans les travaux souterrains des mines (Code du Travail, livre II, chapitre IV, article 120 à 157).

L'institution française des délégués mineurs, en partie empruntée à la loi anglaise de 1872 et, depuis lors, imitée à son tour par plusieurs législations étrangères, s'est heurtée, à ses débuts, à une assez vive défiance de la part des compagnies houillères. Les origines de la loi de 1890, célébrée comme une victoire des syndicats ouvriers, suffiraient elles-mêmes à expliquer les hésitations des compagnies.

Nous ne pensons pas, en effet, que le principe d'associer les ouvriers aux mesures prises pour l'hygiène et la sécurité du personnel, ait jamais pu soulever, en soi, de graves objections de la part du patronat. Dès la fin du xix^e siècle, les idées avaient assez évolué déjà pour que, loin d'en prendre ombrage, les exploitants eussent dû accueillir avec satisfaction une occa-

sion aussi favorable de rendre plus intime et plus efficace leur collaboration avec le personnel, pour un objet au reste bien délimité et concernant l'ouvrier même, dans sa chair et dans son sang. S'il n'en a pas été ainsi, c'est sans doute, précisément, parce que les exploitants n'ont pas cru que, rendue obligatoire par la loi, la collaboration pourrait devenir loyale et sincère et s'exercer pour le profit commun.

Beaucoup d'exploitants, effrayés par les tendances révolutionnaires des syndicats, la turbulence des meneurs, n'ont d'abord vu dans la loi de 1890 qu'une cause de désordre. Le mode électif des délégués mineurs leur paraissait offrir surtout aux syndicats une occasion de caser les purs et d'affirmer la lutte des classes, sans autre souci pour cette collaboration bourgeoise dont l'Internationale ouvrière réprouvait d'ailleurs ouvertement le principe.

En fait, les appréhensions des exploitants n'étaient pas sans fondement, et trop souvent encore, par ci, par là, on voit des délégués mineurs élus sous le signe de la lutte des classes. En pareil cas, il n'y a rien à attendre de bon de l'institution. Mais il faut reconnaître que la sagesse des ouvriers l'a emporté sur la violence, dans la plupart des cas. A la faveur de cette évolution, un rapprochement s'est opéré, la confiance est revenue et l'institution des délégués mineurs a pu porter ses fruits.

Parmi ceux-ci, il faut mettre en lumière l'influence modératrice qu'a exercée la nouvelle institution sur l'évolution politique des syndicats ouvriers. C'est un fait social de la plus haute importance et qu'on n'a pas toujours cependant suffisamment aperçu. En somme, à l'origine, l'esprit des syndicats est toute violence et déclamation, philosophie abstraite et verbale. Cet esprit pénètre l'institution des délégués mineurs, à ses débuts, et la détourne, pour un temps, de son propre but. Mais, peu à peu, au contact des responsabilités et des réalités tangibles, les délégués mineurs deviennent plus objectifs ; ils s'attachent à leur mission et, dans cette même mesure, s'éloignent des abstractions mythiques, qui leur paraissent de plus en plus vides de sens, désuètes et dangereuses. Syndicalistes influents,

les délégués mineurs infusent alors inconsciemment l'esprit nouveau dans le sein même des syndicats et l'orientation politique de ceux-ci s'infléchit vers le réalisme trade-unioniste qui, malgré tout, s'accommode mieux du régime économique existant : de révolutionnaires, les syndicats deviennent simplement réformistes.

Les fruits portés par l'institution des délégués mineurs, touchant l'objet même de cette institution, à savoir la prévention des accidents, sont plus difficiles à apprécier, quoique la collaboration des délégués ait été certainement très féconde. Mais quand on cherche à déterminer d'une façon plus précise, leur propre mérite dans la régression du pourcentage des accidents, on se heurte à l'impossibilité matérielle de répartir équitablement la quotité de cette régression entre tous les facteurs d'ordres si divers qui y ont concouru.

9° L'action des houillères en matière de prévention des accidents.

L'action collective des houillères, en matière de prévention des accidents, s'est manifestée, en premier lieu, par l'installation d'une importante station d'essais à Montluçon (*Station d'essais du Comité des Houillères de France*). Il s'agit d'une installation centrale pour toutes les houillères de France. Ses travaux sont dirigés par le Comité Central des houillères.

Comme les institutions similaires de l'étranger (Institut de Pittsburg, aux Etats-Unis, Wilhelm-Institut de Mülheim, dans la Ruhr), la station de Montluçon se voue à la recherche scientifique des perfectionnements à introduire dans l'art des mines, spécialement dans un but de prévention des accidents. Elle étudie les causes des accidents, les dispositifs à mettre en service. Elle dispose de laboratoires et de galeries d'expérience. Elle organise des cours à l'intention des ingénieurs des compagnies qui viennent y accomplir des stages pour recevoir l'enseignement de la sécurité. De retour à la mine

ces mêmes ingénieurs peuvent ensuite répandre, à leur tour, l'enseignement de la sécurité parmi le personnel de maîtrise.

Pour plus de détails sur la station d'essais de Montluçon et son fonctionnement, on consultera une note publiée dans les *Annales des Mines* (fascicule 1922) par M. Audibert, Ingénieur en Chef des Mines, Directeur de la Station.

Sur le plan régional, il faut citer, entre autres réalisations dues à l'initiative des houillères, le *Poste Central de secours des mines du Nord et du Pas-de-Calais*, installé à Liévin. L'organisation groupe la presque totalité des mines du bassin. 104 postes secondaires sont répartis entre les compagnies. La seule compagnie importante qui n'y adhère pas, Anzin, a son organisation propre, avec un poste central à la fosse Herin et 23 postes secondaires.

Les postes de secours ont surtout un rôle de sauvetage, très accessoirement préventif.

Dans les 104 postes des compagnies associés, l'instruction a été donnée dans l'année 1931, à 2.105 sauveteurs, au cours de 219 séances ; 1.766 sauveteurs ont assisté à des exercices dans la chambre à fumée.

Le poste central de secours de Liévin a installé en 1931 une galerie d'expérience où des démonstrations sont faites sur les dangers des explosions et les précautions à prendre contre le grisou et les poussières. Ces démonstrations ont lieu en présence des boute-feux et du personnel de surveillance chargé du tir des mines.

Les houillères développent non seulement l'enseignement de la sécurité, mais aussi les mesures de prévention objectives, en particulier la neutralisation des galeries de mine contre le grisou.

Par exemple, au 31 décembre 1931, la longueur des voies entretenues dans le Pas-de-Calais contre les dangers du grisou et des poussières était de 2.585 km. Par schistification, humidification ou autres procédés, 84,7 % de ces voies étaient neutralisées. Les canalisations d'arrosage en service avaient une longueur totale de 187 km. Nombre d'arrêts barrages 1.701. Lon-

gueur des voies chaulées : 477 km. En outre, l'usage des lampes de sûreté, obligatoire seulement dans les mines poussiéreuses, ou grisouteuses de première catégorie, a été étendu, par mesure de précaution, à toutes les autres mines.

Dans le Nord, à la même date du 31 décembre 1931, la longueur des voies entretenues, dans les seules exploitations de première et deuxième catégories, était de 707 km. avec 413 arrêts-barrages séparant 185 quartiers indépendants.

CONCLUSION A LA QUATRIEME PARTIE

L'ACTION OUVRIÈRE

Malgré les difficultés économiques de l'après-guerre, malgré l'infériorité du rendement, l'ouvrier mineur a obtenu, en France, d'importantes améliorations dans les conditions de vie. Il travaille chaque jour une heure de moins qu'avant la guerre et, cependant, son salaire, considéré dans son pouvoir d'achat, s'est maintenu constamment au-dessus du niveau d'avant-guerre. A ce salaire, sont venus s'ajouter, soit par l'effet de la loi, soit sur l'initiative privée des compagnies, des avantages accessoires, en nature ou en espèces, qui équivalent aujourd'hui à un complément de salaire d'un tiers environ.

L'ouvrier s'est ainsi assuré la meilleure part du produit de l'industrie. Que l'on rapporte son salaire au prix du charbon ou au taux des dividendes, on constate toujours que le rapport actuel est plus favorable pour l'ouvrier qu'avant la guerre. Les progrès techniques considérables, appliqués à l'outillage des mines ou à l'organisation du travail lui ont directement profité.

A quelles causes faut-il attribuer le succès des revendications ouvrières ? Il nous semble qu'on puisse en retenir trois principales :

1° La raréfaction même de la main-d'œuvre sur le marché français aussitôt après la guerre, a soutenu les revendications ouvrières ; l'ouvrier a fait prime ;

2° Les tendances généreuses d'une démocratie qui a foi dans la continuité du progrès social et donne délibérément à sa

législation ouvrière une impulsion nouvelle, créent autour de l'ouvrier une atmosphère de sympathie qui favorise et encourage les revendications professionnelles ;

3° Le rôle plus réaliste des syndicats ouvriers, qui pénètrent l'organisation économique, en comprennent mieux les nécessités et, aussi, en perçoivent mieux les possibilités.

En dépit d'une grande instabilité des conditions économiques et monétaires, qui ont exigé de si fréquentes adaptations au cours de ces douze dernières années, on peut dire qu'il n'y a pas eu de conflits graves dans l'industrie houillère française.

Quand on compare à cet égard la situation de la France à celle des autres pays, remués par tant de secousses, on ne peut manquer d'en être fortement impressionné. Il n'y a pas plus bel hommage à la sagesse des compagnies et des représentants des ouvriers français, que ce simple rapprochement avec l'étranger. Qu'il suffise de rappeler la grève des mineurs américains en 1922, la longue grève anglaise de huit mois de 1926, les locks-out de la Ruhr en mai 1924 et novembre 1928, la grève du Borinage de juillet-août 1932. Rien de semblable chez nous.

Du moment que, par son salaire, l'ouvrier prélève la plus grosse part du produit de l'industrie houillère, il est naturel, en effet, que les syndicats prennent conscience de l'identité des intérêts de tous les producteurs, ouvriers et patrons, et ne se cantonnent plus dans une vaine et stérile opposition envers les exploitants. Ce n'est pas en exerçant une reprise sur le capitaliste que les ouvriers, pourraient espérer, aujourd'hui, dans l'industrie houillère, améliorer sensiblement leur sort : il n'y a plus matière à reprise. Confirmant pleinement à cet égard, la thèse de M. F. Simiand, la statistique des années d'après-guerre prouve qu'en fait, c'est du prix du charbon, c'est-à-dire de la prospérité, que dépend avant tout le salaire du mineur.

Le conflit s'en trouve déplacé. L'antagonisme cesse entre

ouvriers et patrons. Il se transporte sur le plan de la concurrence mondiale et sur celui de l'Etat. Désormais, les ouvriers sont les plus directement intéressés au maintien des conditions favorables pour l'industrie houillère et à réclamer la protection de l'Etat à cet effet, pour se protéger eux-mêmes. C'est bien le spectacle qui nous est offert par les événements récents.

Quand la concurrence internationale entame les débouchés nationaux, obligeant les mines à réduire les prix et à restreindre l'extraction, les patrons seuls sont impuissants à résoudre la question ouvrière et les dirigeants des syndicats ouvriers sont dans leur rôle lorsqu'ils se retournent vers l'Etat et lui demandent de recréer des conditions plus normales pour leur industrie, en corrigeant les excès de la concurrence. Ce faisant, les syndicats accomplissent le plus essentiel de leurs devoirs envers leurs adhérents. Ils luttent pour la défense de leur salaire et de leur travail, en s'adressant au seul pouvoir qui puisse efficacement intervenir : l'Etat.

La justice sociale n'est plus en cause, ni même la justice tout court. Il ne s'agit plus de savoir si le patron retient trop pour lui et si l'ouvrier ne reçoit pas assez. Le juge de paix, que la loi du 27 décembre 1892 désigne encore, par une sorte de pusillanimité bien archaïque, comme conciliateur et arbitre facultatif, est débordé par des questions qui dépassent le modeste horizon de son canton et dont la nature même n'est pas juridique mais économique.

La question des salaires se lie aux possibilités économiques et celles-ci dépendent elles-mêmes, en grande partie, des conditions générales créées par l'Etat, ou d'une façon plus précise par le gouvernement. Le pouvoir judiciaire, qui ne peut modifier ces conditions, n'a aucune qualité pour intervenir, ni comme juge, ni comme arbitre, ni même comme conciliateur. C'est une erreur et un anachronisme que de rechercher, sur le plan juridique, la solution des conflits collectifs d'ordre économique. Dans ces sortes de conflits, il ne s'agit pas seulement de dire le droit, mais, le plus souvent aussi, de réviser les con-

ditions générales, doser et composer les forces économiques, toutes initiatives qui relèvent de l'action gouvernementale.

Les conflits collectifs qui intéressent une industrie entière et tout un pays sont ainsi naturellement portés devant le gouvernement qui peut agir. Le maintien ou la hausse des salaires dans les mines se trouvent alors presque toujours liés au prix du charbon, à la défense ou à l'accroissement des débouchés, aux tarifs de transport, au régime douanier. Le gouvernement doit arbitrer ces multiples intérêts; seul, il peut le faire.

Depuis la guerre, c'est une procédure courante qui s'est instituée. Chaque fois que la concurrence mondiale a contraint les houillères à comprimer le prix de revient et à abaisser les salaires, les représentants des syndicats ouvriers ont demandé une entrevue au Ministre des Travaux publics ou au Président du Conseil. L'audition des exploitants a suivi aussitôt celle des syndicats dans le cabinet ministériel. Dans ces entrevues, il a fallu évoquer l'ensemble des problèmes économiques et étudier les conditions positives d'un nouvel équilibre. Le plus souvent le gouvernement a apporté lui-même sa contribution à la solution conciliatrice afin de permettre aux exploitants de maintenir les salaires ou de ne les réduire que dans une moindre proportion.

En avril 1927, M. André Tardieu intervient ainsi dans un conflit qui menaçait de dégénérer en grève. Au printemps 1931, MM. Pierre Laval et Deligne doivent encore s'employer comme conciliateurs. En avril 1932, MM. André Tardieu, Président du Conseil, Pierre Laval, ministre du Travail, et Guernier, ministre des Travaux publics, accordent pour le même objet, dans des circonstances plus difficiles encore, toute une série d'entrevues aux délégués des syndicats d'ouvriers mineurs du Nord et du Pas-de-Calais, présentés par les parlementaires de la région, ainsi qu'aux représentants des Compagnies.

L'évolution politique des syndicats ouvriers depuis la guerre mériterait une étude. Le rôle de leurs dirigeants s'est prodi-

gieusement accru. A mesure qu'ils ont progressé en influence politique, ils ont éprouvé davantage aussi le sens des responsabilités. Leurs tendances s'affirment donc plus positives, plus réalistes.

Beaucoup d'entre eux, aujourd'hui même, réprouvent les excès démagogiques et font preuve, en face des difficultés du moment, d'un véritable courage civique. Témoin, l'appel que M. Maes, député-maire de Lens, Président de la Fédération des syndicats d'Anzin, du Nord et du Pas-de-Calais, adressait aux ouvriers mineurs, avant le referendum organisé pour le dimanche 7 février 1932, à l'effet de décider ou de la grève, ou de la continuation des pourparlers avec les Compagnies :

« Rien n'est plus facile, leur dit-il, que de partir en grève et on se taille une popularité en excitant les ouvriers par de grandes phrases, mais le véritable courage n'est pas à l'heure actuelle, dans une démagogie décevante, c'est de prévoir et de dire ce qui arrivera au lendemain d'un mouvement de grève, c'est en prévoir les résultats et d'en avertir les mineurs. Or, le résultat peut-il être douteux quand on sait que sur le carreau des mines françaises près de 5 millions de tonnes de houille sont disponibles, représentant 5 à 6 semaines d'extraction? Peut-il être douteux quand on sait que les autres pays producteurs sont encombrés de charbon et sont tout prêts à le déverser sur notre marché? Avec de pareilles réserves les Compagnies peuvent tenir indéfiniment et briser les résistances les plus énergiques. »

Pareil langage était rarement tenu avant la guerre. Le problème économique était méconnu. Aujourd'hui, par contre, il s'impose impérieusement à tous, et ce n'est pas le moins curieux que d'observer les délégués des syndicats discutant avec les Ministres, des conditions de la concurrence et de la situation économique générale. Qu'on le veuille ou non, il s'est accompli un changement profond dans l'attitude des syndicats depuis la guerre ; et nous pensons d'ailleurs que leur conduite actuelle, témoignant d'une meilleure compréhension des contingences, sert plus utilement les intérêts des ouvriers.

Au reste, l'ouvrier lui-même est certainement mieux informé qu'autrefois. Il vient encore de le prouver, lors du referendum

du 7 février 1932, en rejetant à une très forte majorité l'éventualité d'une grève :

Syndicats mineurs confédérés, Répartition des suffrages :

	Pour la grève	Pour la continuation des pourparlers
Anzin	930	3.257
Nord.....	1.378	3.805
Pas-de-Calais	9.837	47.469
Totaux	12.145	54.531

Les tenants de la révolution parmi les ouvriers mineurs se comptent de moins en moins nombreux. L'influence des extrémistes y est rapidement déclinante. Aussi les syndicats unitaires sont-ils relativement de peu de poids à côté des syndicats confédérés, qui représentent aujourd'hui la fraction la plus importante du personnel syndiqué des mines.

Les syndicats confédérés d'Anzin, du Nord et du Pas-de-Calais sont groupés en une fédération régionale affiliée à la Fédération nationale des travailleurs du sous-sol (Paris, 211, rue Lafayette). Celle-ci, à son tour, est inscrite, d'une part, à la C. G. T., d'autre part, à l'Internationale des mineurs (section française). On sait qu'avec la Fédération des Cheminots, la Fédération des travailleurs du sous-sol est l'une des trois ou quatre grandes fédérations qui forment le gros des effectifs de la C. G. T.

CINQUIÈME PARTIE

Le marché et les conditions
de la concurrence.

CHAPITRE PREMIER

Le commerce extérieur.

SECTION I

LA STATISTIQUE

1^o La statistique générale.

Tous les mois, la statistique du commerce extérieur de la France publie les chiffres, en tonnages et valeurs, des importations et exportations (commerce spécial) de houilles crue, agglomérée ou carbonisée. La livraison de décembre récapitule les résultats de l'année.

Depuis le 10 janvier 1925, la Sarre étant englobée dans l'Union douanière avec la France, la statistique officielle se rapporte à l'ensemble France-Sarre. Il faut donc corriger la statistique officielle pour dégager la situation propre de la France. Aux importations, il convient d'ajouter les charbons sarrois entrés en France ; il faut en retrancher les tonnages étrangers reçus par la Sarre. Aux exportations, il faut ajouter les envois de la France à la Sarre ; il faut en retrancher les charbons sarrois exportés en dehors de l'Union douanière. Ces corrections ne peuvent être faites qu'avec une certaine approximation, car on ne dispose que de renseignements officieux.

TABLEAU N° 23.

COMMERCE EXTÉRIEUR DES COMBUSTIBLES DE LA FRANCE
(Commerce spécial)

IMPORTATIONS.

(En milliers de tonnes.)

	Houille	Coke	Agglomérés	Total converti en houille
1913 { (anc. frontières) .	18.693	3.070	1.086	23.763
{ (nouv. frontières)	20.996	6.694	1.086	30.898
1919	19.108	1.822	1.171	22.590
1920	24.056	3.996	2.074	31.250
1921	18.398	3.495	1.254	24.187
1922	22.421	5.142	1.423	30.558
1923	26.284	3.630	778	31.824
1924	25.153	5.383	981	33.213
1925	22.821	4.996	1.261	30.617
1926	20.673	5.575	1.081	29.079
1927	23.195	4.704	1.011	30.377
1928	21.751	5.369	1.106	29.906
1929	28.311	5.364	1.230	36.570
1930	29.038	4.641	1.314	36.409
1931	26.687	3.484	1.508	32.689
1932 (1)	21.500	1.980	1.090	25.000

	Houille	Coke	Agglomérés	Total converti en houille
1913 { (anc. frontières) .	1.304	230	207	1.797
{ (nouv. frontières)	2.576	97	124	2.818
1919	535	55	47	650
1920	453	12	43	508
1921	1.708	490	121	2.470
1922	2.104	463	112	2.822
1923	2.275	497	239	3.155
1924	2.246	508	164	3.070
1925	2.079	473	170	2.863
1926	2.261	448	245	3.079
1927	2.068	339	205	2.705
1928	2.463	442	247	3.274
1929	3.034	533	368	4.076
1930	2.288	303	240	2.908
1931	1.984	350	206	2.636
1932 (1)	1.500	300	125	2.000

1. Provisoire.

OBSERVATION SUR LA CONVERSION EN HOUILLE CRUE.

Pour la conversion en houille, nous avons majoré d'un tiers le tonnage des cokes et diminué d'un dixième celui des agglomérés.

L'essentiel est de s'en tenir à une règle, toujours la même, de manière à rendre les chiffres toujours comparables, d'une statistique à l'autre. Les coefficients $4/3$ et $9/10$, tout aussi près de la réalité que les autres, ont le mérite d'une simplicité relative et d'avoir déjà été adoptés dans les travaux internationaux, notamment par la Commission des Réparations.

2^o La statistique par pays.

Dans les quatre tableaux suivants, nous donnons le détail du commerce charbonnier de la France, par pays de provenance ou de destination, de 1928 à 1932.

Les deux premiers tableaux concernent l'union douanière franco-sarroise. Les chiffres sont les chiffres officiels de la Douane, arrondis en milliers de tonnes.

Les deux autres concernent la France seule. Ils n'ont qu'un caractère officieux et approximatif, suivant la remarque déjà faite.

Pour le commentaire des mouvements enregistrés par les tableaux, on se reportera aux sections II et III du chapitre.

TABLEAU N° 24.

STATISTIQUE DU COMMERCE EXTÉRIEUR (commerce spécial)
Union douanière France et Sarre.

IMPORTATIONS.

(En milliers de tonnes.)

Principales provenances	1928	1929	1930	1931	1932
<i>Houille crue :</i>					
Total	17.510	23.670	24.767	23.086	17.864
dont :					
Grande-Bretagne	8.506	13.216	13.581	10.767	9.152
U. E. Belgo-Luxembourg.....	3.223	3.566	3.548	4.420	2.776
Allemagne	4.510	5.148	5.096	4.616	4.071
Pays-Bas.....	838	995	1.545	2.031	986
Russie	36	73	142	80	95
Pologne	383	649	769	978	619
Etats-Unis	13	14	27	48	4
Indo-Chine				52	109
<i>Agglomérés :</i>					
Total	1.160	1.298	1.380	1.571	1.091
dont :					
Grande-Bretagne	129	131	166	112	76
U. E. Belgo-Luxembourg.....	506	453	462	609	369
Allemagne	472	654	659	699	566
Pays-Bas.....	53	60	93	148	79
<i>Coke :</i>					
Total	5.368	5.451	4.565	3.397	1.963
dont :					
U. E. Belgo-Luxembourg.....	849	697	640	556	322
Allemagne	3.925	3.648	2.868	1.918	1.246
Pays-Bas.....	588	1.074	1.003	911	390
Total général :					
Sans conversion	24.038	30.419	30.712	28.054	20.918
Après conversion en houille.....	25.697	32.106	32.096	29.029	21.464

TABLEAU N° 25.

STATISTIQUE DU COMMERCE EXTÉRIEUR (Commerce spécial)
Union douanière France et Sarre.

EXPORTATIONS.

(En milliers de tonnes.)

Principales destinations	1928	1929	1930	1931	1932
<i>Houille crue :</i>					
Total	4.856	5.060	4.067	3.527	3.028
dont :					
U. E. Belgo-Luxembourg	1.562	2.113	1.302	1.036	712
Allemagne	1.496	1.330	1.332	1.193	1.098
Suisse	1.291	1.214	911	869	790
Italie	398	308	453	367	322
<i>Agglomérés :</i>					
Total	247	368	240	206	125
dont :					
Suisse	62	58	42	53	45
Italie	10	14	10	10	9
Algérie	65	128	80	59	27
Maroc	23	33	37	28	4
A. O. F.				39	18
<i>Coke :</i>					
Total	418	469	352	424	334
dont :					
U. E. Belgo-Luxembourg	28	27	30	30	10
Suisse	118	132	111	139	137
Italie	224	273	192	245	161
Total général :					
Sans conversion	5.521	5.897	4.659	4.157	3.797
Après conversion en houille	5.635	6.016	4.852	4.277	3.896

TABLEAU N° 26.

STATISTIQUE DU COMMERCE EXTÉRIEUR (commerce spécial)

FRANCE

IMPORTATIONS.

(En milliers de tonnes.)

Principales provenances	1928	1929	1930	1931
<i>Houille crue :</i>				
Total	21.751	28.311	29.038	26.687
dont :				
Grande-Bretagne.....	8.506	13.216	13.581	10.767
U. E. Belgo-Luxembourg	3.184	3.546	3.542	4.419
Sarre	4.473	4.975	4.521	3.779
Allemagne	4.350	4.888	4.933	4.472
Pays-Bas	804	941	1.464	1.998
Russie	36	73	142	80
Pologne	383	649	769	978
Etats-Unis	13	14	27	48
Indo-Chine				52
<i>Agglomérés :</i>				
Total	1.106	1.230	1.314	1.508
dont :				
Grande-Bretagne.....	129	130	166	112
U. E. Belgo-Luxembourg	505	453	462	608
Allemagne	419	586	593	636
Pays-Bas	53	60	93	147
<i>Cokes :</i>				
Total	5.369	5.364	4.641	3.484
dont :				
U. E. Belgo-Luxembourg	844	679	636	555
Sarre	46	53	114	101
Allemagne	3.885	3.536	2.834	1.903
Pays-Bas	588	1.064	1.003	911
Total général :				
Sans conversion	28.226	34.905	34.993	31.679
Après conversion	29.906	36.570	36.409	32.689

TABLEAU N° 27.

STATISTIQUE DU COMMERCE EXTÉRIEUR (Commerce spécial)

FRANCE

EXPORTATIONS.

(En milliers de tonnes.)

Principales destinations	1928	1929	1930	1931
<i>Houille crue :</i>				
Total	2.463	3.034	2.288	1.984
dont :				
U. E. Belgo-Luxembourg	1.263	1.835	1.121	895
Allemagne	70	130	335	330
Suisse et Italie	750	709	520	496
Sarre	279	267	244	211
<i>Agglomérés :</i>				
Total	247	368	240	206
dont :				
Suisse	62	58	42	53
Italie	10	14	10	10
Algérie	65	128	80	59
Maroc	23	33	37	28
A. O. F.				39
<i>Cokes :</i>				
Total	442	533	303	350
dont :				
U. E. Belgo-Luxembourg	28	27	27	30
Suisse	106	123	85	119
Italie	175	259	142	191
Sarre	104	93	32	2
Total général :				
Avant conversion	3.152	3.935	2.831	2.540
Après conversion en houille ...	3.274	4.076	2.908	2.636

SECTION II

LES IMPORTATIONS

1° Le mouvement des importations.

Dans les limites territoriales de la France actuelle, tous combustibles convertis en houille, les importations de 1913 s'étaient élevées à près de 31 millions de tonnes, en augmentation de plus de 2 millions sur 1912.

En 1919, quand nous en aurions le plus besoin, les importations tombent à 22 millions et demi. Les fournisseurs étrangers, maîtres du marché, tout en restreignant leurs envois, nous imposent des prix en hausse ininterrompue jusqu'à la crise 1920-1921.

Les années qui suivent nécessitent encore un large appel à l'étranger. Réduites par la guerre, dans leur capacité de production, les mines sinistrées travaillent à leur reconstitution, mais jusqu'en 1924, subsiste un déficit qu'il faut compenser par des importations. Celles-ci s'élèvent de nouveau à une trentaine de millions de tonnes par an, de 1922 à 1928, avec un maximum de 33 millions en 1924.

En 1929, les importations font un bond en avant de 6.664.000 tonnes. Elles s'établissent à plus de 36 1/2 millions de tonnes, en augmentation de plus de 20 % sur le chiffre de 1913.

L'augmentation des importations en 1929 répondait à un besoin. Il fallait alors couvrir une pointe de la consommation. Ce besoin disparaît avec le déclin de la consommation en 1930, et surtout en 1931. Les importations auraient dû rétrograder. Or, elles se maintiennent encore au niveau annuel de 36,5 millions de tonnes pendant les sept premiers mois de 1931. Elles n'y parviennent d'ailleurs qu'en pratiquant des prix de dumping de plus en plus bas, enlevant les débouchés

de la production nationale, contraignant celle-ci à restreindre son débit et lui laissant supporter tout le poids du fléchissement de la consommation.

Longtemps considérées, à leur niveau annuel de 30 millions de tonnes par an, comme un fardeau pour notre économie, grevant la balance des comptes d'une charge que la reconstitution des forces productives nationales devait libérer en partie, les importations tentent néanmoins de consolider leur maximum de 1929 et, par la pression qu'elles exercent sur la production nationale, remettent en question tout l'effort de restauration et de développement accompli par celle-ci depuis la fin de la guerre.

Il a fallu le décret du 10 juillet 1932 pour conjurer la menace que cette situation comportait à l'égard de la production nationale (1).

En 1932, les importations sont ramenées au niveau de 25 millions de tonnes.

2^o La valeur des importations.

Le tableau n° 28 donne la valeur en douane des importations des quatre dernières années, avec le détail houille, coke, agglomérés.

Les montants indiqués ne comprennent pas la valeur des livraisons de charbons sarrois à la France, qui est de l'ordre d'un demi-milliard de francs par an.

Au débit de notre balance commerciale, la charge des importations s'est inscrite pour plus de 4 milliards en 1929, près de 4 milliards 1/2 en 1930, encore 3,6 milliards en 1931. Et si un jour la Sarre devait se séparer de la France, la charge annuelle se trouverait portée à 5 milliards de francs environ pour les mêmes tonnages et prix qu'en 1930. Elle s'aggraverait proportionnellement à tout relèvement ultérieur du prix du charbon.

1. *Infra*, chap. VI, 3^o.

TABLEAU N° 28.
VALEUR DES IMPORTATIONS CHARBONNIÈRES
UNION DOUANIÈRE FRANCO-SARROISE.

	1928	1929	1930	1931
<i>Houille :</i>				
Quantité (en milliers de tonnes) .	17.510	23.670	24.767	23.086
Valeur (en millions de francs) .	2.256	3.227	3.491	2.942
<i>Coke :</i>				
Quantité	5.368	5.451	4.565	3.397
Valeur.....	840	877	747	482
<i>Agglomérés :</i>				
Quantité	1.160	1.298	1.380	1.571
Valeur.....	155	184	201	203
<i>Ensemble :</i>				
Quantité (en milliers de tonnes) .	24.038	30.419	30.712	28.054
Valeur (en millions de francs) ..	3.251	4.288	4.439	3.627

3° L'organisation du commerce d'importation.

Les gros consommateurs, les chemins de fer, la métallurgie, couvrent leurs besoins, la plupart du temps, sans le concours des négociants importateurs.

Les petits et moyens consommateurs, au contraire, passent généralement par l'intermédiaire du commerce, parce qu'ils ne peuvent faire eux-mêmes les frais d'une organisation autonome pour l'achat, la réception et le transport des combustibles. Cependant, la situation est assez différente selon que le consommateur se trouve dans l'hinterland d'un port ou dans les régions que les charbons continentaux desservent par voie intérieure. Dans le premier cas, les arrivages se fai-

sant par cargos entiers, il y a impossibilité presque absolue, pour le petit consommateur, d'adresser des commandes directes à l'exportateur étranger. Dans le second cas, au contraire, le transport par fer ou par péniche se prêtant au fractionnement des envois, le consommateur peut s'approvisionner directement en traitant avec un transitaire pour le dédouanement.

On conçoit, dès lors, que le commerce d'importation soit plus spécialement organisé pour les importations par voie maritime que pour les importations par voie intérieure, à une exception près, le cas de Strasbourg, que nous avons précédemment exposé et qui présente d'ailleurs de grandes analogies avec celui des ports maritimes. En effet, le transport par le Rhin s'effectue par chalands d'un millier de tonnes, exige des délais de trois semaines et parfois davantage, ainsi que des opérations accessoires qui justifient pleinement le rôle du négociant.

Les négociants importateurs de charbons en France ont constitué un Syndicat central dont le siège est à Paris, 82, rue Saint-Lazare. Il groupe les négociants et sociétés commerciales importateurs ayant chantiers dans un ou plusieurs ports et y payant patente. Son but est l'étude et la défense des intérêts de ses adhérents, conformément à la législation sur les groupements professionnels. L'article 2 de ses statuts précise que, pour servir ce but, le syndicat agira auprès des Chambres de Commerce, des compagnies de chemins de fer et, au besoin, des Pouvoirs publics. Parallèlement, a été constitué le Comité central des fabricants d'agglomérés de houille du littoral français. Des syndicats locaux, correspondants du Syndicat central, sont installés dans les principaux ports.

Les principales maisons d'importation des charbons figurent à l'annuaire du Syndicat central des négociants importateurs. C'est une longue liste d'une centaine de noms que nous ne pouvons reproduire intégralement. Nous n'en citerons donc que quelques-uns, parmi les plus importants et à l'exclusion

des négociants strasbourgeois, renvoyant pour eux au chapitre qui les concerne en propre, dans la deuxième Partie.

Allainguillaume, à Caen.

Barrois et C^{ie}, à Rouen.

C^{ie} charbonnière de l'Ouest, à Saint-Nazaire (MM. Brichaux et Loutrél).

Blanzv-Ouest (C^{ie} des charbons et briquettes de Blanzv et de l'Ouest à Nantes).

Société de houilles Delmas-Vieljeux, Graigola, à Paris.

C^{ie} Delmas frères et Vieljeux, à la Rochelle (en liaison avec la précédente).

C^{ie} française des mines de Powell Duffryn (M. Victor Miral à Paris).

Delcroix frères, à Paris.

Etablissements Breton, à Paris et Rouen.

Etablissements Chatel et Dolfus, à Paris et avec nombreuses agences dans les ports.

Cleves et Jacqueline, à Paris et Rouen.

Mory et C^{ie}, à Boulogne-Sur-Mer.

Les Fils Charvet (Société anonyme), à Lyon, Saint-Etienne, Paris et Rouen.

Société commerciale d'affrètement et de Commission, à Paris.

Société française William Cory et fils, à Paris et Rouen.

Société générale des houilles et agglomérés, à Paris (avec plusieurs filiales à Bordeaux, Marseille, Strasbourg) gérée par la Société des houilles Delmas-Vieljeux, Graigola.

Thoumyre fils, à Dieppe.

Worms et C^{ie}, à Paris ; agences dans les ports.

Plusieurs de ces maisons sont en liaison personnelle plus ou moins étroite avec des exportateurs anglais, {représentés à leur Conseil.

4^o Les provenances.

GRANDE-BRETAGNE.

A tout seigneur, tout honneur : la Grande-Bretagne demeure notre principal fournisseur de l'extérieur.

De 9 millions de tonnes par an, moyenne de la période 1909-1912, l'importation en France des houilles anglaises

s'était élevée en 1913 au chiffre exceptionnel de 11 millions 257.000 tonnes.

Depuis la guerre, les importations de houilles ont varié comme le montre le tableau ci-après. En regard du tonnage, le tableau mentionne, à titre comparatif, le pourcentage du charbon anglais dans les importations de la France en houilles de toutes provenances :

Année	Houille anglaise	Houille de toutes provenances	% Houille anglaise
1919	14.314	19.108	75
1920	11.432	24.056	47,5
1921	5.892	18.398	24,5
1922	12.099	22.421	54
1923	17.963	26.284	68
1924	13.076	25.153	52
1925	9.938	22.821	45
1926	4.173	20.673	20
1927	9.060	23.195	39
1928	8.506	21.751	38
1929	13.216	28.311	47
1930	13.581	29.038	47
1931	10.767	26.687	40
1932	9.152	21.500	42

Aussitôt après la guerre, l'importation anglaise dépasse ou maintient le niveau de 1913. En 1921, toutefois, la Grande-Bretagne, d'elle-même, restreint ses exportations pour favoriser la hausse des prix.

1923 enregistre le record : près de 18 millions de tonnes de charbon anglais débarquent dans nos ports, comblant le déficit provoqué par l'occupation de la Ruhr et la suspension temporaire des envois de charbon allemand.

Gain éphémère. En 1925, les importations anglaises ont reculé à moins de 10 millions de tonnes et les huit mois de grève (mai à novembre) dans les mines anglaises ont fatalement leur répercussion sur les chiffres de 1926.

En 1927 et 1928, la Grande-Bretagne lutte pour reconquérir les positions perdues sur notre marché, à la fois contre notre production nationale, contre le charbon allemand, également

contre la Pologne et les Pays-Bas, nouveaux venus dans la compétition internationale. Il semble qu'un équilibre s'établisse aux environs de 9 millions de tonnes par an.

Mais en 1929, c'est un bond subit, de près de cinq millions de tonnes, que réalise l'importation des charbons anglais en France, couvrant la moitié de l'augmentation enregistrée, la même année, sur la consommation française. Les treize millions de 1929 se retrouvent en 1930, largement grossis, tandis que la consommation se tasse de trois millions de tonnes.

En 1931, par l'effet des restrictions réglementaires sur les cinq derniers mois, les charbons anglais perdent trois millions de tonnes, supportant, dès lors, leur part dans la diminution des besoins du marché.

En 1932, leur contingent s'établit au niveau de 9 millions de tonnes.

Si les charbons anglais n'entrent que pour 40 % environ dans le total des importations de houille en France, leur proportion est de 72 % dans les importations par voie maritime. Ce n'est donc pas sans raison qu'on a parlé du blocus de nos côtes par les charbons anglais. Ils doivent à cette circonstance un intérêt particulier : toute mesure directe ou indirecte qui affecte l'importation en France des charbons anglais, se révèle ainsi pleine de menace pour nos ports de mer et notre trafic maritime.

Par contre, la part de la Grande-Bretagne, dans nos importations terrestres est négligeable. Négligeables aussi, les fournitures en cokes et agglomérés. Pour ces derniers, il est d'ailleurs normal que les exportateurs anglais ne fassent pas concurrence aux usines françaises d'agglomérés du littoral, qui emploient presque exclusivement du charbon anglais pour leurs fabrications.

Au point de vue des qualités, la Grande-Bretagne nous fournit le choix de houilles le plus varié. Cependant, le fait que le Pays-de-Galles, à lui seul, fournit davantage que tous les autres bassins anglais réunis, démontre l'importance des

envois en sortes domestiques et en charbons industriels demi-gras. Voici, d'après la statistique anglaise, en milliers de tonnes de 1.016 kilos, comment se répartissent, au départ de la Grande-Bretagne, les exportations de houille crue vers la France métropolitaine :

(En milliers de tonnes longues 1.016 kg.)

	1928	1929	1930	1931
En provenance de :				
Sud du Pays de Galles	5.083	7.058	7.179	5.568
Durham-Northumberland.....	2.841	4.097	3.958	3.257
Ports du fleuve Humber	410	866	1.002	1.016
Est de l'Ecosse	576	795	571	505
Ouest de l'Ecosse	42	128	114	52
Ports du nord-ouest de l'Angle- terre	56	8	13	9
Ports de la côte est de l'Angle- terre	57	93	132	147
Totaux	9.065	13.045	12.969	10.554
% du Pays de Galles	56 %	54,1 %	55,3 %	52,8 %

Comme il n'y a pas concordance des temps, entre le départ des ports anglais et l'arrivée dans les ports français, la statistique des exportations britanniques n'est pas exactement comparable, sur une même année, avec la statistique des importations françaises.

Le Pays de Galles nous fournit les anthracites de Swansea et les charbons demi-gras de Cardiff, aussi bien en sortes pour foyers domestiques qu'en sortes industrielles. Parmi ces dernières figurent les grains et menus à vapeur de Cardiff (Steam smalls best) et les gros Amirauté (Best Admiralty large) ou charbon-type pour la navigation, sans fumée (smokeless).

Le Durham nous expédie surtout d'excellents charbons à coke (Coking coal unscreened and smalls) ; le Northumberland, des charbons à gaz à longue flamme (Blyth primes, Tyne primes) ; la côte Est de l'Ecosse (Fifeshire), également des charbons à longue flamme.

Au point de vue de la décomposition en sortes calibrées, les exportations britanniques se sont réparties comme suit :

	1928	1929	1930	1931	1932
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
	<i>(En milliers de tonnes de 1.016 kilos.)</i>				
Menus	2.732	3.702	3.593	2.936	2.235
Classés	1.513	2.414	2.601	2.251	2.224
Tout venants	1.963	3.078	3.225	2.327	1.478
Gros	2.857	3.851	3.550	3.040	2.948
	<u>9.065</u>	<u>13.045</u>	<u>12.969</u>	<u>10.554</u>	<u>8.885</u>
% classés et gros....	48	48	47	50	58

On notera, sensibles surtout sur 1932, l'augmentation du pourcentage des classés et des gros, la diminution des tout venants et des menus.

ALLEMAGNE.

Après la Grande-Bretagne, par ordre d'importance des fournitures, vient l'Allemagne.

Depuis 1919 jusqu'en 1930, les fournitures allemandes ont été exigibles en vertu du Traité de Paix. Nous renvoyons aux développements consacrés à la question des charbons de Réparations, pour plus de détails. C'est seulement à partir du 1^{er} janvier 1927, sous le régime de la Convention de Cologne, que les acheteurs français ont pu se mettre en rapport direct avec les vendeurs allemands, pour traiter des tonnages et des prix.

Les fournitures allemandes les plus fortes ont été effectuées en 1926, à la faveur de la grève des mineurs anglais, pour diminuer sensiblement par la suite, et s'établir à une moyenne annuelle de 4 à 5 millions de tonnes pour la houille, 600.000 tonnes d'agglomérés, 3 millions de tonnes de coke.

La presque totalité de la houille allemande entrant en France et les neuf dixièmes du coke proviennent de la Ruhr. Le bassin d'Aix-la-Chapelle nous fournit le surplus du coke, ainsi que des charbons pour foyers domestiques (Eschweiler, Sophia Jacoba). Le bassin de lignite de Cologne livre les briquettes de lignite, marque « Union ».

L'année 1931 a été spécialement défavorable aux importations de combustibles allemands en France, la crise qui atteint la métallurgie ayant eu pour conséquence une diminution sensible des commandes en cokes de la Ruhr. L'année 1932 a accusé ces tendances et les importations de coke allemand sont tombées à 1.246.000 tonnes.

Pour permettre un rapprochement précis des importations de combustibles allemands avec les importations de combustibles anglais, il faut ramener les premières à leur équivalent en houille :

(En milliers de tonnes.)

1925	.....	10.490
1926	.....	13.854
1927	.....	10.830
1928	.....	9.907
1929	.....	10.130
1930	.....	9.144
1931	.....	7.580
1932	.....	6.250

Comparables jusqu'en 1928, les importations de charbons anglais reprennent la première place sur le marché français à partir de 1929, le déclin des importations de charbons allemands accentuant la différence.

BELGIQUE.

Avec la Belgique, nous procédons à des échanges de qualités. La Belgique nous expédie par péniche ou par fer, vers le Nord-Est et la région parisienne, d'importants contingents en classés pour foyers domestiques : anthraciteux du pays de Liège, gailletins demi-gras de Charleroi, etc...). Elle reçoit de la France des charbons industriels.

Les arrivages de houille belge se chiffraient à 3.660.000 tonnes en 1913. Ils tombent à 1 027.000 tonnes en 1920. De 1921 à 1927, ils oscillent autour des 2 millions pour dépasser 3 millions en 1928, 3 millions et demi en 1929, autant en 1930. Avec

4.419.000 tonnes en 1931, ils accusent, sur l'année précédente, un brusque gain de 877.000 tonnes, qui contraste violemment avec le recul général des importations et de la production en France. Aux houilles, s'ajoutent, bon an, mal an, environ 600.000 tonnes de coke et 500.000 tonnes d'agglomérés.

En 1932, par l'effet du contingentement, l'importation des houilles belges est ramenée à 2.776.000 tonnes, celles des cokes et des agglomérés à moins de 400.000 tonnes chacune.

L'irruption des houilles belges en 1931 appelle deux observations. La première, c'est que le système du contingentement belge a été beaucoup plus sévère pour nos produits que nous ne l'avons été nous-mêmes à l'égard des produits belges. La deuxième relève du tempérament charbonnier belge, qui trop souvent va d'un extrême à l'autre. Que le marché des charbons se raffermisse, et nous n'obtiendrons que difficilement des charbons belges en France ; les vendeurs précéderont la hausse des prix. Qu'au contraire, c'est le cas actuel, la faiblesse domine sur le marché, les charbonnages belges cherchent à se débarrasser à tout prix de leurs stocks.

LA SARRE.

En 1913, la Sarre fournit à la France 933.000 tonnes, à l'Alsace-Lorraine 1.332.000 tonnes, ensemble 2.265.186 tonnes. Elle avait expédié vers l'intérieur de l'Allemagne 4.300.000 tonnes.

Après la guerre, nous assistons à un renversement des positions sarroises. De 1925 à 1930, c'est 4 à 5 millions de tonnes par an que la France, dans ses nouvelles limites territoriales, reçoit de la Sarre, tandis que les exportations sarroises vers l'Allemagne se réduisent à un million de tonnes environ, 800.000 tonnes seulement en 1931.

Nous pensons que l'équilibre de 1913 était plus naturel, mieux adapté à la position géographique de la Sarre. Mais nous pensons aussi que nous devons continuer d'accueillir, même en surabondance, le charbon sarrois en France, pour tenir

compte des intérêts de l'Etat, qui assume, depuis le 18 janvier 1920, l'exploitation des mines de la Sarre.

PAYS-BAS.

Les charbons hollandais, concurrents directs des charbons belges et allemands, ont fait leur apparition sur notre marché en 1921. Leur place a été s'élargissant jusqu'en 1931.

Moins d'un million de tonnes en 1925, les deux millions atteints en 1929, les trois millions dépassés en 1931 : voilà les étapes rapides franchies par le charbon hollandais et qui reflètent la puissance d'expansion du nouveau bassin du Limbourg.

En 1932, par l'effet du contingentement, l'importation des houilles hollandaises est ramenée à un million de tonnes environ.

Le coke hollandais a également acquis, depuis peu, une place importante sur notre marché et s'y présente comme le concurrent le plus redoutable pour le coke de la Ruhr.

POLOGNE.

Les charbons polonais donnent lieu à des observations analogues. Acheminés par mer, ils se posent surtout en antagonistes des charbons anglais, de Newcastle et d'Ecosse, qu'ils ont réussi à supplanter partiellement. De 157.000 tonnes en 1927, ils portent leur part dans nos importations à 978 000 tonnes en 1931. Elle est ramenée à 618 000 tonnes en 1932.

AUTRES PROVENANCES.

Les charbons américains ne pénètrent sur notre marché, en quantité appréciable, que lorsqu'ils sont sollicités par de hauts prix, à la suite de défaillances parmi nos fournisseurs européens.

Ce fut le cas après la guerre, la Grande-Bretagne ayant res-

treint ses exportations. Une première fois, en 1920, les importations de charbons américains en France atteignirent 2.690 000 tonnes ; elles s'élevaient encore à 921.000 tonnes en 1921. Elles disparurent en 1922, pour reprendre en 1923, à la faveur de l'occupation de la Ruhr et s'élever à 661.000 tonnes, puis se réduire dès 1924, disparaître à nouveau en 1925. La grève anglaise de 1926 favorisa une dernière incursion en 1926 et 1927, respectivement 259.000 et 488.000 tonnes. Depuis lors, les charbons américains ne parviennent plus sur nos côtes que par cargaisons isolées.

A caractère moins sporadique et épisodique, les importations de charbons russes ont repris en 1928 et paraissent devoir se maintenir à une centaine de mille tonnes. L'anhracite du Donetz, grâce aux merveilles du plan quinquennal, nous fait participer à la prospérité soviétique avec des prix délibérément inférieurs à ceux de la concurrence anglaise.

Enfin, l'année 1931 nous a permis de saluer les premières cargaisons de charbon indochinois. Les importations dépassent 100.000 tonnes en 1932. Il faut souhaiter qu'elles se développent, parce qu'elles créent un lien commercial nouveau entre la Métropole et ses possessions d'outre-mer et parce qu'elles nous apportent des variétés que nous ne produisons pas en suffisance : l'anhracite du Tonkin peut se comparer aux sortes de Swansea.

5° L'acheminement des importations.

Le tableau n° 29 présente la répartition des importations en 1931, par provenances et par frontières d'accès en France.

Il nous permet une première vue du mode d'acheminement des importations, ainsi que de leur répartition géographique.

Les 28 millions de tonnes (tonnages bruts) importées en 1931 par l'Union douanière franco sarroise se sont présentées devant nos frontières dans l'ordre suivant :

Ports de la Manche et de la Mer du Nord	7.141.000 tonnes	
Ports de l'Atlantique.....	4.847.000	—
Ports de la Méditerranée	2.751.000	—
Total frontières maritimes	14.739.000	—
Frontière du Nord-Est	11.703.000	—
Strasbourg.....	1.613.000	—
Total frontières maritimes et terrestres	28.055.000	—

Le total comprend 3.397.000 tonnes de coke, dont 3.276.000 tonnes entrées par la frontière du Nord-Est, gares lorraines desservant la grosse métallurgie de l'Est. Les agglomérés, avec 1.572.000 tonnes, nous viennent surtout de Belgique et d'Allemagne, par la frontière du Nord-Est.

Les frontières maritimes accueillent presque exclusivement de la houille crue. Le tableau montre la prépondérance qu'y conserve le charbon anglais, de la Manche à la Méditerranée. Les ports normands, à eux seuls, reçoivent presque la moitié des tonnages importés par mer.

Sur les 28 millions de tonnes importées en 1931, plus de 20 millions entrent directement en concurrence avec les charbons du Nord et de la Moselle : plus de 7 millions par Rouen et par les ports de la Manche, plus de 13 millions par les frontières du Nord et de l'Est, non compris 3.779.000 tonnes de charbons sarrois.

La répartition détaillée par points d'entrée, groupés par principalités douanières, fait l'objet du tableau n° 30. Elle fait apparaître le trafic charbonnier des principaux ports ou groupes de gares frontières, toujours avec la réserve que nos chiffres se rapportant à l'Union douanière France-Sarre, ne comprennent pas les tonnages sarrois importés en France. Ces tonnages grossiraient de 4 millions de tonnes par an environ les chiffres de la principalité de Metz.

La comparaison des résultats de 1931 avec ceux des trois années précédentes traduit à la fois le mouvement général des importations et le mouvement spécial à chacun des points d'entrée.



IMPORTATIONS CHARBONNIÈRES par principalités douanières 1931

La surface des cercles est proportionnelle au tonnage importé dans l'année. Les chiffres en grands caractères expriment les millions de tonnes ; en petits caractères, les milliers de tonnes.

TABLEAU N° 29.
UNION DOUANIÈRE FRANCE ET SARRE
IMPORTATIONS PAR PROVENANCE ET PAR FRONTIÈRES

ANNÉE 1931.
(En milliers de tonnes.)

Frontières	Grande Bre- tagne	Alle- magne	Bel- gique	Pays- Bas	Pologne	Divers	Total
<i>1° Frontières maritimes :</i>							
Houille	10.495	1.837	233	837	938	210	14.550
Coke	11	—	2	—	1	—	14
Agglomérés.....	110	32	16	15	—	2	175
Total	10.616	1.869	251	852	939	212	14.739
dont :							
Par les Ports de la Manche et de la Mer du Nord.....	5.110	765	57	662	426	121	7.141
Par les Ports de l'Atlantique	3.628	594	71	153	357	44	4.847
Par les Ports de la Méditerranée	1.878	510	123	37	156	47	2.751
<i>2° Frontières terrestres (Strasbourg excepté) :</i>							
La presque totalité des tonnages a franchi la frontière du Nord-Est.							
Houille	211	1.844	4.163	981	17	64	7.280
Coke	1	1.849	543	883	—	—	3.276
Agglomérés.....	2	421	594	130	—	—	1.147
Total	214	4.114	5.300	1.994	17	64	11.703
<i>3° Strasbourg et environs (voie du Rhin et quelques tonnages par fer)</i>							
Houille	60	935	24	213	24	—	1.256
Coke		69	11	27	—	—	107
Agglomérés.....		246	—	4	—	—	250
Total	60	1.250	35	244	24	—	1.613
<i>Total général des importations :</i>							
Houille	10.766	4.616	4.420	2.031	979	274	23.086
Coke	12	1.918	556	910	1	—	3.397
Agglomérés.....	112	699	610	149	—	2	1.572
Total général	10.890	7.233	5.586	3.090	980	276	28.055

TABLEAU N° 30.
UNION DOUANIÈRE FRANCE ET SARRE

IMPORTATIONS
par principalités douanières
Houille, coke et agglomérés, sans conversion.
(En milliers de tonnes.)

Principalités douanières	1928	1929	1930	1931
<i>Frontières maritimes :</i>				
Dunkerque	121	328	236	264
Calais	36	54	79	56
Boulogne	299	464	463	344
Dieppe	313	467	404	482
Rouen	2.773	4.878	5.361	4.341
Le Havre	870	988	887	861
Caen	1.110	1.289	1.277	1.323
Cherbourg	112	165	193	167
Saint-Malo	313	433	469	450
Brest	434	566	601	561
Saint-Nazaire	450	617	518	410
Nantes	760	1.010	1.099	1.081
La Rochelle-La Pallice	374	679	595	648
Bordeaux	1.247	1.797	1.967	1.751
Bayonne	360	417	468	396
Sète	13	37	168	180
Marseille (et Saint-Louis)	1.139	1.337	1.375	1.203
Nice	184	280	237	207
Bastia	8	19	13	13
Ensemble ports maritimes	10.916	15.825	16.910	14.738
<i>Frontières terrestres :</i>				
Lille		275	310	322
Valenciennes		915	1.045	1.335
Feignies		323	—	—
Jeumont		1.685	2.098	2.137
Charleville		2.753	2.694	2.917
Apach		2.872	—	—
Metz		3.363	5.725	4.608
Sarrebrück		607	363	274
Strasbourg	1.926	1.765	1.949	1.613
Mulhouse		31	57	81
Divers		6	12	30
Ensemble frontières terrestres	13.123	14.595	14.253	13.316
Ensemble, mer et terre	24.039	30.420	30.563	28.054

6° Le trafic charbonnier des ports maritimes.

Ecartons une objection préjudicielle, en observant que les statistiques douanières, étant établies sur des bases différentes, ne concordent pas exactement avec les statistiques communiquées par les Administrations des ports. Les unes et les autres n'en conservent pas moins leur valeur.

ROUEN.

Rouen est le premier port charbonnier de France. Il reçoit, à lui seul, environ le tiers des houilles importées par mer. La statistique du port montre d'ailleurs que le trafic charbonnier de Rouen, largement accru depuis la guerre, est le principal aliment de son activité :

Années	Importations toutes marchandises		dont charbons
	(En milliers de tonnes.)		
1913		5.147	2.817
1920		6.199	4.586
1921		4.257	3.010
1922		7.428	5.294
1923		8.554	6.279
1924		7.372	5.003
1925		6.496	3.955
1926		5.382	2.642
1927		5.922	3.508
1928		6.164	3.153
1929		8.771	5.181
1930		9.050	5.358
1931		8.027	4.456

Même en tenant compte des exportations par Rouen, qui atteignaient, ces dernières années, 7 à 900.000 tonnes, les importations de charbons représentent, par leur volume, plus de la moitié du trafic total du port. Cette relation rend d'autant plus sensibles à Rouen les mesures qui peuvent affecter l'entrée

en France du charbon anglais. Aussi, le trafic total du port accuse-t-il une pointe en 1923, avec l'occupation de la Ruhr, et un creux en 1926, avec la grève anglaise. Dans l'ensemble, stimulée par l'augmentation des arrivages de charbons anglais, exceptionnellement forts en 1929 et 1930, l'activité du port s'est largement développée depuis la guerre.

Rouen doit son importance charbonnière à sa situation privilégiée, sur la Seine, au point même où remontent les cargos et d'où les péniches partent avec leur charge pour approvisionner la région parisienne. La proximité de l'Angleterre se mesure aux taux de frets maritimes extrêmement avantageux ; la moyenne de $3/8$ (Tyne ou Cardiff), enregistrée en 1930 et 1931, s'est maintenue, même depuis la dévalorisation du sterling. Quant au fret fluvial, il est toujours très sensiblement en dessous du fret des mines du Nord à Paris ; à 16 fr. 50 en 1931 il est descendu jusqu'à 14 fr. en mai 1932.

Par Rouen, le charbon anglais peut donc aisément concurrencer le charbon français dans la région parisienne et les résultats sont là pour le prouver. Aussi, nombreuses sont les sociétés charbonnières installées à Rouen ; on y compte 24 importateurs adhérents du syndicat central et 5 fabricants d'agglomérés.

BORDEAUX.

Très loin derrière Rouen, mais encore à bonne distance des autres, Bordeaux s'assure la deuxième place parmi les ports charbonniers français et la première sur l'Atlantique.

Le port de Bordeaux n'a pas, comme celui de Rouen, dans son hinterland un centre de consommation de l'importance de Paris. Il est à lui-même son principal centre de consommation et le grand entrepôt des houilles à répartir dans le Sud-Ouest. Les chemins de fer du P. O. et du Midi, dans une moindre mesure ceux de l'Etat, y déchargent leurs cargaisons.

L'électrification des chemins de fer du Midi avait fait craindre un ralentissement des besoins d'importation en combustible,

mais il ne s'est pas manifesté d'une façon sensible jusqu'ici. Le mouvement charbonnier du port a simplement éprouvé les mouvements d'ensemble déjà constatés sur l'importation charbonnière en France et que nous venons de rappeler à propos de Rouen.

La moyenne des arrivages des houilles de ces trois dernières années s'établit à 1.800.000 tonnes environ. 16 maisons d'importation et 4 fabriques d'agglomérés sont installées à Bordeaux.

On établit généralement, à Bordeaux, une relation entre les arrivages de houilles et les exportations de bois de mine vers l'Angleterre. L'idéal serait l'équilibre des deux trafics, mais on s'en éloigne de plus en plus, la Grande-Bretagne restreignant ses achats en bois des Landes. La statistique du port autonome l'accuse pour 1931, par comparaison avec 1930 :

	Importations de houille	Exportations de bois de mines
	(En milliers de tonnes.)	
1930	1.767	617
1931	1.597	364

Si Bordeaux croyait encore que le maintien d'une forte importation des houilles anglaises lui assurerait, en contre-partie, des achats suivis en bois des Landes, les Anglais viennent de lui infliger une déconvenue. Les Anglais sont toujours vendeurs de charbons, mais ils achètent les bois de mines où bon leur semble et au meilleur prix. Le maintien des relations traditionnelles avec Bordeaux peut en souffrir, peu leur importe, ce sont les bois russes et portugais, aujourd'hui, qui rencontrent leur faveur. La baisse de la devise portugaise, en sympathie avec la chute du Sterling, a favorisé les exportations portugaises. Le *Colliery Guardian* (20 mars 1931), cependant, lançait cet avertissement aux mines anglaises, au sujet des bois russes, qu'il ne lui paraissait pas très politique d'acheter des matériaux à un pays qui, selon le plan quinquennal, a l'intention de développer ses exportations houillères au pré-

judice de l'anhracite et des charbons à vapeur Sud-gallois
Mais l'avertissement n'a pas été suivi.

AUTRES PORTS.

Viennent ensuite, sensiblement sur le même rang, les ports de Marseille et de Caen, avec chacun environ 1.300.000 tonnes importées annuellement.

Marseille et sa voisine Saint-Louis du Rhône, reçoivent notamment les cargaisons du P.L.M. Des dépôts très importants y sont entretenus ; les stocks y sont de l'ordre de deux millions de tonnes.

Caen profite surtout du voisinage des usines métallurgiques (Hauts fourneaux de Caen).

Nantes complète la liste des ports dont les arrivages annuels excèdent le million de tonnes. Avec Saint-Nazaire, son avant-port, Nantes forme un groupe presque aussi puissant que Bordeaux, leur rivale atlantique.

Depuis 1927, le Havre n'atteint plus son million de tonnes annuel, mais il en reste encore assez proche. Il est incontestable que Rouen, mieux placée, au point extrême où les navires de mer peuvent accéder, se développe en partie aux dépens du Havre.

7° L'industrie charbonnière dans les ports.

La principale industrie charbonnière des ports est la fabrication des agglomérés. Elle a pu apparaître, à ses débuts, comme un moyen avantageux d'utiliser les fines de chantier, et, de fait, on peut constater que les usines sont encore la plupart du temps des annexes de chantier ou des filiales des importateurs-manutentionnaires.

Cependant, l'élargissement du marché des agglomérés a provoqué le développement de leur fabrication bien au-delà des tonnages disponibles en fines de chantier. La fabrication annuelle dépasse aujourd'hui les deux millions de tonnes.

Nous verrons plus loin les conditions particulières du marché des agglomérés en France. Nous n'avons signalé ici le cas des usines d'agglomérés du littoral que pour le rattacher aux efforts déployés par les importateurs pour implanter et naturaliser leurs charbons sous le climat français. Les agglomérés sortant des usines du littoral revendiquent tous les avantages et jusqu'à la qualité de combustibles français, comme si l'origine des charbons ne comptait plus après leur passage sous les presses. Mais, surtout, le rayon d'écoulement des agglomérés étant plus grand, leur mise en stock plus facile, la fabrication des agglomérés aboutit à une augmentation des débouchés et des besoins d'importation, au commun bénéfice de l'exportateur étranger, de l'importateur et du fabricant français.

La fabrication des agglomérés s'est révélée, sans conteste, comme un des moyens les plus efficaces pour faire acquérir aux charbons importés droit de cité dans les ports.

En prenant rang parmi les industries locales, en occupant de la main-d'œuvre locale ou régionale, elle s'assure le bienveillant appui des autorités administratives et électives. Elle leur épargne, en partie du moins, le souci d'une disette éventuelle, le volant des fabrications et les stocks dans les chantiers constituant une réserve d'approvisionnement. A notre avis, cette question de la sécurité des approvisionnements est extrêmement importante pour tous les grands centres éloignés des mines. Mais l'importation n'est pas seule à pouvoir la résoudre.

SECTION III

L'ÉCONOMIE COMPARÉE DES IMPORTATIONS ET DE LA PRODUCTION

L'UTILITÉ DES IMPORTATIONS.

Quelle que soit la charge qu'entraînent les importations, il serait puéril d'en nier la nécessité. Les importations peuvent

paraître un mal : c'est du moins, à beaucoup d'égards, un mal nécessaire. Et d'ailleurs, elles alimentent un trafic maritime, nos industries des ports, un négoce actif, pour qui le mal n'est pas un mal, mais un bien. De cette contrariété d'intérêts, vient toute la difficulté.

Un regard sur la carte convainc l'observateur impartial. Ouverte sur trois grandes mers, quatre en comptant la mer du Nord, la France s'offre à l'importation. Notre production, rejetée aux frontières du Nord-Est ou en bordure orientale et méridionale du Massif Central, ne peut que difficilement desservir les zones littorales, qui se livrent d'autant plus volontiers au commerce avec l'étranger que ce commerce stimule leur propre activité. La Seine, elle même, fraye une large voie de pénétration, voie économique, vers la région parisienne, aux charbons importés par Rouen et le Havre.

Aux avantages tirés de la situation géographique, s'ajoute l'insuffisance de notre production en certaines sortes : charbons domestiques, charbons à coke.

Dans cette double mesure, les importations sont justifiées ; et c'est déjà leur reconnaître une très large place dans notre économie.

Où, par contre, commence le déséquilibre, c'est quand l'importation veut étendre ses avantages au delà des limites que lui assignent la nature des choses, la configuration du pays et une sage économie ; quand elle entend pousser ses charbons vers l'intérieur, en comprimant les débouchés de la production nationale, ou seulement, se maintenir en période de sous-consommation, aux niveaux élevés qu'avait favorisés, pendant la guerre ou les premières années d'après-guerre, l'insuffisance même de notre capacité productive ; quand, enfin, elle emploie, pour y parvenir, ces multiples procédés de dumping que Loucheur qualifiait de contrebande commerciale.

LE COEFFICIENT FRANÇAIS.

Abrités derrière les intérêts légitimes des groupes français qui concourent au transport, à la manutention et au commerce des charbons d'importation, les fournisseurs étrangers ont pu soutenir que l'importation présentait pour notre économie des avantages comparables à ceux-là mêmes qu'offre au pays la production nationale.

Il faut dissiper l'équivoque. Non seulement la production s'intègre à 100 % dans notre économie, mais elle féconde aussi beaucoup d'autres industries avec lesquelles elle se lie intimement. Nous avons suffisamment développé ce point dans notre troisième partie, pour ne plus y revenir.

En comparaison, que contient le charbon importé qui soit spécifiquement français ? Une part du transport sous pavillon français, correspondant au salaire de l'équipage et aux dépenses d'exploitation en France, les frais de port et le prix de la manutention. Mais, un tiers seulement des tonnages acheminés par mer est transporté sous pavillon français et, comme nos cargos brûlent du charbon anglais, l'économie française ne participe guère qu'à concurrence de 1 shilling ou 5 francs par tonne au bénéfice du transport maritime, sur la base d'un fret moyen de 5 sh. Ajoutons encore 5 francs pour la manutention. Au total, par conséquent, une dizaine de francs profitent à la France, quand le charbon revient dans nos ports à plus de 100 frs

Soyons large, tenons compte encore de tous les intérêts indirects, commerce, transitaires, ports, etc. et fixons à 15 % la contribution que le charbon importé peut revendiquer au bénéfice de notre économie nationale. Ces 15 %, sans doute, sont intéressants et respectables, mais ils ne sont que 15 %.

L'OUVRIER.

N'étaient en jeu que des intérêts capitalistes, on pourrait encore en discuter, mais il ne faut pas oublier que le débat affecte profondément notre structure économique et qu'il se répercute implacablement sur l'ouvrier.

Deux tonnes importées en plus, ce sont trois ouvriers français réduits à chômer un jour entier, privés, eux et leur famille, de leur seul gagne-pain. Douloureux spectacle, qui emporte les mesquines querelles, et dicte à tous, patrons et chefs de syndicats mineurs, un même devoir. Douloureux spectacle qui s'impose aussi aux Pouvoirs publics.

On a dit qu'un tiers des mineurs étaient des étrangers et qu'on pouvait bien les renvoyer chez eux ; que, dans cette proportion d'ailleurs, le charbon extrait de nos mines n'était pas français. On a fait ressortir, par opposition, que les équipages des bateaux français, importateurs de charbons anglais, étaient presque exclusivement composés de marins français. Cette opposition est inacceptable.

En accueillant chez nous des ouvriers étrangers, parce que notre propre main-d'œuvre était déficiente, nous nous sommes imposé un devoir, que sanctionnent d'ailleurs des conventions diplomatiques, en particulier la Convention d'immigration franco-polonaise : le devoir de traiter les immigrants comme nos propres nationaux.

Les ouvriers étrangers ne sont pas des nomades. La très grande majorité d'entre eux sont fixés en France, au meilleur sens du terme, avec leur famille, leurs enfants, qui sont français ou le deviendront bientôt. Une politique d'assimilation heureusement conduite, nous a attaché ces familles, qui constituent désormais pour notre pays un appoint compensateur à la dénatalité, un appoint fidèle et laborieux qu'il serait souverainement inhumain et maladroit de chasser aujourd'hui.

Ouvriers étrangers qui vivent en France, dépensent en

France, contribuent à l'exploitation de nos richesses nationales, l'étiquette de nationalité n'empêche pas ces ouvriers d'être économiquement français et notre production de rester française à 100 %.

LA THÈSE DES MINES-FRONTIÈRE.

Pour justifier le maintien d'un gros tonnage à l'importation, ses protagonistes se sont alors transportés sur un autre plan. Ils ont développé la thèse des mines-frontière. Ils ont souligné, à la fois, le désavantage commercial qu'entraîne la situation excentrique de nos principaux bassins et le danger auquel serait exposé le pays en cas de guerre, nos mines étant immédiatement envahies par l'ennemi.

Nous voulons croire à la paix ; nous pourrions, sans plus, passer outre à l'objection. Mais envisageons, quand même, l'hypothèse d'un conflit. Une économie fondée sur un gros tonnage d'importation nous offrirait-elle, pour nos approvisionnements, une meilleure garantie de sécurité ? C'est peu probable. Les importations terrestres seraient aussitôt suspendues, si le péril était à l'Est, et qui peut affirmer que nous disposerions encore, simultanément, de la maîtrise des mers pour protéger nos cargos et de l'assistance amicale de la Grande-Bretagne pour nous ravitailler ?

Si la thèse des mines-frontière devait triompher, elle condamnerait aussi bien l'importation que la production-frontière ; il ne resterait, logiquement, qu'à développer la production dans les bassins du Centre de la France, précisément les moins productifs et les moins aptes à la concurrence.

L'ARGUMENT RÉGIONALISTE

Sur un autre plan, à l'argument national majoritaire, on n'a pas manqué d'opposer l'argument régionaliste minoritaire. De fait, il serait difficile de sacrifier, au nom de l'intérêt national un marin ou un docker pour permettre à six ou sept mineurs

de vivre ou de mieux vivre de leur état (1). Le Nord et l'Est de la France y trouveraient sans doute leur compte ; non la Bretagne, la Normandie et la Guyenne. La solidarité nationale ne peut tout de même pas, pour une simple compétition économique, exiger de nos régions Ouest jusqu'au sacrifice de soi ; et au risque d'opposer région à région, il faut bien admettre qu'à Rouen, un Normand, fût-il marin ou docker, vaut davantage que sept mineurs du Pas-de-Calais ou de la Moselle. Voilà, en apparence, l'objection la plus grave qu'on puisse diriger contre tout système de préférence à la production nationale.

Evidemment, la question ne se pose que dans la mesure où s'exerce l'intervention de l'Etat. Dans l'économie libre, tant que la concurrence joue normalement, sans arme artificielle, sans but politique, l'équilibre sur le marché doit résulter des conditions naturelles respectives de la production nationale et des importations. Mais nous vivons des temps où précisément les conditions de la concurrence ne sont plus normales ni équilibrées ; elles sont faussées un peu partout par l'ingérence officielle et par l'esprit de système. La production étrangère surabondante, cherche un exutoire sur notre marché. Au dumping commercial le plus audacieux s'ajoute le dumping de change. Ce sont ces circonstances qui ont amené les Pouvoirs publics à protéger, en France aussi, la production nationale, dans un but d'ailleurs purement défensif, pour parer au danger d'une crise organique. Nous verrons les moyens de cette protection dans le chapitre VI. Pour le moment, il suffit de constater que l'Etat a dû intervenir et que dès lors, se pose la question de savoir quelle place la réglementation doit ménager à l'importation, quelle suite il convient de donner à l'argument régionaliste.

L'idéal serait que la réglementation corrigeât simplement les abus, en neutralisant l'effet des mesures artificielles prises par l'étranger, pour s'implanter sur le marché, rétablit, en

1. La relation correspond au coefficient français de 13 % cité plus haut. En réalité, pour mille tonnes de charbon, on compte 1300 journées de mineur contre seulement 16 journées de docker, soit une relation de 81 à 1.

somme, l'équilibre des conditions naturelles de la concurrence en veillant, à travers les conjonctures, au maintien de l'ordre essentiel permanent de l'économie nationale.

Dans cette mission, tous les intérêts régionaux sont respectés et dosés à leur mesure ; il n'en est pas qui soient négligés ou méconnus. L'intervention de l'Etat limite sans doute les importations : c'est son but, par cela même qu'il y a eu excès. Mais limitation ne veut pas dire suppression. A la tyrannie ou à l'oppression d'un groupe, quel qu'il soit, l'arbitrage de l'Etat substitue la notion de conciliation qui, à elle seule, ruine l'argument régionaliste et son antagonisme dissonant.

LA BALANCE DES COMPTES.

Mais si la balance, en fin de compte, devait pencher d'un côté plutôt que de l'autre, nous n'hésitons pas à affirmer, dans l'intérêt même des importateurs, qu'il faut favoriser la production.

Le paradoxe n'est qu'apparent. Il suffit d'observer que les importations doivent être payées. Or, elles ne peuvent l'être que par du travail national en excédent, soit sous forme d'exportation de marchandises, soit sous forme d'exportation de capitaux.

Notre balance commerciale est déficitaire. L'appoint nécessaire en capitaux, ou bien sera prélevé sur la substance du pays, et la stabilité du change s'en trouvera bientôt affectée ; ou bien, il sera fourni par l'emploi productif d'un fonds déjà placé à l'étranger. Dans ce dernier cas, la balance des comptes sera équilibrée, le système sera viable ; c'est à quoi il faut tendre.

Ainsi est mis en évidence le rôle des placements de fonds à l'étranger comme mode normal de financement du déficit de la balance commerciale. Un pays doit normalement limiter le déficit de sa balance commerciale au montant du revenu de ses placements à l'étranger.

Le tout, à présent, est de savoir quels sont des capitaux, qui

vont se placer à l'étranger et qui les fournit. Ils proviennent, nous l'avons dit, du travail national en excédent, mais il est bien évident que, dans les règlements internationaux, l'excédent sera d'autant plus grand que le travail aura puisé aux seules ressources nationales, sans rien devoir à l'étranger. Et voilà comment, en définitive, s'explique le paradoxe, comment les producteurs nourrissent les importateurs.

Il est superflu à présent de faire apparaître la large contribution des régions industrielles du Nord et de l'Est à l'effort collectif et à la formation des capitaux qui vont s'investir à l'étranger. De même est-il superflu d'en déduire que, livrées à leurs propres moyens, les régions de l'Ouest de la France devraient restreindre leurs importations de charbons bien en deçà des chiffres actuels.

CONCLUSIONS.

Dans la compétition journalière, production nationale et importation paraissent lutter l'une contre l'autre pour la conquête du marché. Mais quand on va au fond des choses, on perçoit entre elles un lien, un lien de subordination économique et financière de l'importation à la production. Il réside dans l'unité nationale au regard des échanges internationaux, chaque pays se présentant avec ses attributs propres, sa balance des comptes et sa monnaie. Aussi bien, pour augmenter les importations, le meilleur moyen serait-il, sans doute, de commencer d'abord par augmenter la production.

SECTION IV

LES EXPORTATIONS

1° Le mouvement des exportations.

Insuffisante pour couvrir les besoins du marché français, notre production houillère ne laisse pas place à de grosses exportations,

Les mines françaises, Sarre exceptée, n'ont guère exporté depuis la guerre qu'une moyenne annuelle de 3 millions de tonnes. En 1929 toutefois, les exportations atteignirent 4 millions de tonnes. Elles sont tombées à 2,6 millions en 1931.

Ces exportations correspondent principalement à la situation géographique des principaux bassins à proximité immédiate de la frontière :

Exportations du Nord et du Pas-de-Calais vers la Belgique (Flandre et Tournaisis)

Exportations des mines lorraines vers l'Allemagne et vers la Sarre.

Vers la Suisse et l'Italie s'écoulent des sortes spéciales : briquettes et petits coques pour chauffage domestique, ainsi que divers tonnages en provenance de nombreux bassins : Moselle, Blanz, Loire, Gard.

2° Les exportations vers l'Afrique du Nord.

Des efforts récents ont permis à nos mines d'écouler des tonnages appréciables sur le marché nord-africain : Algérie, Tunisie, Maroc, et même jusqu'à Dakar, l'Afrique équatoriale, la Réunion. Il s'agit surtout d'exportations de briquettes.

L'apparition des mines françaises sur le marché nord-africain date surtout de 1928, époque à laquelle la Compagnie d'Anzin a créé, avec le concours des mines de Bruay, de la maison Balland-Brugneaux et de l'Armement Schiaffino, d'Alger, la Sté africaine d'Importation des charbons et briquettes des mines du Nord et du Pas-de-Calais (S. A. F. I. C.) Cette société gère plusieurs dépôts qu'elle a organisés dans les ports nord-africains. Les mines d'Aniche, de leur côté, ont constitué une société analogue, avec le concours des Etablissements Mory, qui travaille surtout au Maroc. On peut regretter que les deux plus gros producteurs d'agglomérés français, les Compagnies d'Aniche et d'Anzin, n'aient pas réuni leurs efforts, en face d'une concurrence déjà solidement installée.

Quel est l'avenir des exportations de combustibles français vers l'Afrique du Nord ? Nous ne croyons pas téméraire de

l'envisager favorablement, sous certaines conditions. Résumons-les.

En premier lieu, une entente plus complète entre les mines du Nord et, en particulier, un rapprochement entre Aniche et Anzin.

En deuxième lieu, une réduction des frais de transport et d'embarquement en France. Il en coûte aujourd'hui 15 fr. 70 par tonne pour acheminer un train complet de 980 tonnes, de Somain à Dunkerque; il s'y ajoute 9 fr. 40 pour la manutention à Dunkerque, plus les frais divers d'embarquement; ensemble c'est beaucoup trop. Les exportations auraient avantage à emprunter la voie de l'Escaut et à s'embarquer à Gand, où les dockers sont bien moins exigeants qu'à Dunkerque, et, partant les prix plus raisonnables. Le transit par Gand aurait une autre conséquence: du port belge vers l'Algérie, la liberté d'affrètement est entière, tandis qu'à Dunkerque, on se trouve sous le monopole du pavillon français; les frets s'en ressentent, au désavantage de l'exportateur.

Nous savons trop que notre marine marchande s'épuise en vain, sous une législation qui ne tient pas compte des conditions de la concurrence et de la nécessité de comprimer les dépenses d'exploitation. La troisième condition s'en déduit: l'assouplissement des lois antiéconomiques, qui briment notre flotte, et la réduction consécutive des frets maritimes au cabotage ou entre la France et ses colonies africaines.

En quatrième lieu, des associations d'intérêts avec l'industrie et le commerce nord-africains, et comme première réalisation, création, avec l'appui des mines françaises, de fabriques d'agglomérés dans les principaux ports, notamment à Casablanca, qui n'en est pas encore pourvue.

Cette dernière suggestion appelle quelques explications. Les mines expédieraient des fines au lieu d'expédier des briquettes. Il en résulterait une très sensible économie sur les manutentions, les fines pouvant s'enlever en vrac à la grue et se charger sans arrimage. Les briquettes laissent un bris, les fines évidemment pas. Il est vrai que les fines, généralement

lavées ou mi-lavées, contiennent plus d'eau que les briquettes et, pour l'excès, on paie du transport en pure perte. Tout compte fait, cependant, la balance doit être largement en faveur des fines.

Elle s'améliore par l'économie que l'on peut réaliser sur le transport du brai : Anzin, notamment, doit acheter du brai à l'étranger pour ses usines d'agglomération ; autant l'acheter directement pour l'Afrique. On dira qu'il y a quelque inconvénient à travailler du brai sous le soleil africain ; il n'est pas dirimant puisque des usines sont déjà installées, depuis plusieurs années, à Alger, Bône et Oran.

Nous avons vu les conditions techniques ; insistons sur les conditions sociales ou politiques, autrement importantes à nos yeux.

Les gros consommateurs algériens ou marocains, les Chemins de fer, les sociétés de navigation, s'adresseront par préférence, aux usines locales, s'il en existe, parce que leur présence même est, pour le gros consommateur, une garantie d'approvisionnement régulier, doublée d'une garantie personnelle. Le fournisseur extérieur, même français, reste un étranger au sens économique du mot.

Ne laissons pas se nouer contre nous, dans les ports de l'Afrique du Nord, ce réseau aux mailles serrées que les exportateurs anglais ont déjà tissé et exploité en France, complétant le blocus de nos côtes, par les enclaves fortifiées que sont les usines d'agglomérés du littoral. Si l'on pense que la consommation charbonnière doit se développer au Maroc, en Algérie, en Tunisie, les mines françaises doivent s'y organiser en intime liaison avec les intérêts locaux. C'est à cette condition seulement que l'exportation pourra se maintenir à l'avenir.

Les résultats de l'adjudication des fournitures pour les Chemins de fer algériens de l'Etat, qui vient d'avoir lieu en juillet 1932, montrent qu'il n'y a pas de temps à perdre et que la préférence locale a raisonnablement joué. Toutes les fournitures pour les ports de Bône et d'Alger ont été réservées aux

usines locales. Le reste a été partagé entre la coalition anglaise des fabricants de briquettes du Pays de Galles (British Briquettes Ltd) et les fabricants hollandais. Les mines françaises, sans attaches suffisantes avec l'Algérie, ont été évincées.

Tout ce que nous avons dit pour l'Afrique du Nord vaut encore, avec quelques adaptations ou atténuations, pour Dakar, principal entrepôt charbonnier de l'Afrique occidentale, pour Douala et autres escales du Golfe de Guinée.

D'ailleurs, l'extension de nos conclusions est encore plus générale. Tout projet d'acheminement par mer des charbons du Nord et du Pas-de-Calais vers Nantes, Bordeaux ou Marseille est pareillement conditionné. Il n'est pas impossible qu'un tel projet puisse prendre corps un jour prochain. Les essais tentés jusqu'à présent ont paru peu encourageants, mais ayant été tentés sans les conditions préalables que nous estimons indispensables, ils ne condamnent pas à l'avance un meilleur effort d'organisation. Les méthodes à suivre, les relations à nouer soulèvent sans doute des difficultés, des habitudes s'en trouvent contrariées, mais il ne faut pas perdre de vue la valeur de l'enjeu. Le commerce maritime des houilles françaises ferait définitivement cesser l'antagonisme des intérêts qui oppose parfois si violemment les houillères à nos grands ports maritimes.

CHAPITRE II

La consommation.

1^o Les approvisionnements et les besoins.

La consommation d'un pays se règle selon les besoins et selon les approvisionnements. Suivant les époques, ce sont tour à tour les besoins ou les approvisionnements qui limitent la consommation. Pendant et après la guerre, la restriction vint des insuffisances d'approvisionnement ; de nos jours, les approvisionnements dépassant les besoins, ce sont les besoins qui déterminent le niveau de la consommation.

Tout le problème réside dans la difficulté d'apporter au marché les approvisionnements nécessaires suffisants pour les besoins de la consommation. C'est la difficulté classique d'adapter l'offre à la demande. Sur le plan mondial, l'offre s'identifie avec la production ; pour un pays en particulier, elle résulte du double apport de la production et des importations.

La surabondance de l'offre se manifeste, en premier lieu, par l'augmentation des stocks puis, à partir d'un certain moment, par la réduction de la production et des importations jusqu'à ce que l'équilibre soit rétabli. En sens inverse, l'insuffisance des approvisionnements entraîne une résorption des stocks, puis une augmentation de la production et des importations.

Le mouvement des stocks est donc tout particulièrement intéressant à suivre. Des stocks constants et de peu d'importations

tance attestent une situation saine et un équilibre stable entre les approvisionnements et les besoins.

2° La mesure de la consommation.

Dans les statistiques charbonnières, on appelle quantité mise à la disposition du consommateur, la quantité obtenue en additionnant la production et l'importation et en retranchant, de leur total, l'exportation.

On mesure la consommation à partir de la quantité mise à la disposition du consommateur, en y ajoutant la diminution constatée sur les stocks ou en retranchant l'augmentation.

Pour être tout à fait rigoureux, il faudrait considérer le mouvement de tous les stocks, dans les mines, dans les ports, chez les négociants et chez les consommateurs. Dans l'impossibilité de procéder à un recensement aussi complet, on se borne généralement à constater la variation des stocks sur le carreau des mines. C'est une approximation très suffisante, car se sont les stocks des mines, volant de la production, qui subissent les effets les plus immédiats du ralentissement ou de l'accroissement de la demande et, de ce fait, accusent les plus fortes variations.

En appelant C la consommation, P la production, I l'importation, E l'exportation, S le mouvement des stocks, la consommation est donnée par la formule :

$$C = P + I - E - S$$

La consommation charbonnière totale d'un pays s'évalue en houille crue. La production y intervient pour le tonnage d'extraction nette. Cokes et agglomérés sont convertis en houille aux taux respectifs de 4/3 et 9/10.

Le tableau n° 31 présente les variations de la consommation charbonnière de la France, d'année en année, depuis la guerre. Etant donnée l'approximation même de la méthode, il nous a paru suffisant d'exprimer les résultats en millions de tonnes, avec une seule décimale.

TABLEAU N° 31.

TABLEAU DE LA CONSOMMATION CHARBONNIÈRE
DE LA FRANCE DE 1919 A 1932

TONNAGES CONVERTIS EN HOUILLE.

Années	Production (P)	Importation (I)	Exportation (E)	Mouvement des stocks sur le carreau des mines (S)	Consom- mation (P + I - E - S)
<i>(En millions de tonnes.)</i>					
1913 (anciennes front.)	40,8	23,9	1,7	— 0,2	63,3
1919 nouvelle front.)	44,6	30,9	2,8	— 0,2	72,9
1919	22,4	22,6	0,6	— 0,3	44,7
1920	25,3	31,2	0,5	+ 0,3	55,7
1921	29,0	24,2	2,5	+ 0,8	49,9
1922	31,9	30,5	2,8	— 0,4	60,0
1923	38,5	31,8	3,1	— 0,4	67,6
1924	45,0	33,2	3,1	+ 0,5	74,6
1925	48,1	30,6	2,8	+ 0,1	75,8
1926	52,4	29,1	3,0	— 0,8	79,3
1927	52,9	30,4	2,7	+ 2,5	78,1
1928	52,4	29,0	3,3	— 0,5	79,5
1929	55,0	36,7	4,1	— 1,8	89,4
1930	55,0	36,5	2,9	+ 2,1	86,5
1931	51,0	32,8	2,7	+ 1,6	79,5
1932 (1)	47,3	25,0	2	— 0,2	70,5

3° Les variations relatives de la consommation,
de la production et des importations.

En 1894, la France consommait 38 millions de tonnes de charbon : 27 fournis par la production nationale (72 %) et 11 par les importations.

En 1900, la consommation passe brusquement de 45 à 49 millions de tonnes, les importations croissant de 13 à 16 millions de tonnes.

Les premières années du ^{xx}e siècle enregistrent d'abord un certain tassement. En 1905, la consommation revient au niveau de 1900, mais, la production nationale ayant augmenté entre temps, l'équilibre s'est modifié à son avantage: elle a fourni près de 36 millions de tonnes, les importations 14 seulement. La part de la production dans l'approvisionnement du marché national s'établit à 73 %.

Mais en 1906, les importations s'accroissent, tout à coup, de près de 5 millions de tonnes. Elles vont se maintenir à une moyenne voisine de 20 millions de tonnes par an, jusqu'en 1912. La production continue cependant de croître vers le niveau de 40 millions de tonnes, la consommation s'élevant parallèlement vers les 60 millions de tonnes. La production fournit, les deux tiers des besoins de la consommation.

1913 est une année exceptionnelle. Soulignons-le encore. La consommation s'élargit à 63,3 millions de tonnes. Mais les importations gagnent toute la différence, plus de 2 millions de tonnes, cependant que la production perd 300.000 tonnes.

Jusqu'en 1913, la production avait pu progresser sans gêne et avait permis les accroissements de consommation. Les importations avaient fourni l'appoint. En 1913, pour la première fois, les importations n'entendent plus se limiter à leur rôle d'appoint; elles cherchent de nouveaux avantages et refoulent vers l'intérieur la production des mines.

Il ne faut pas perdre de vue ces circonstances. Quand on compare les chiffres actuels à ceux de 1913, il faut se rappeler que 1913, dernière année d'avant-guerre, n'est pas une année normale d'avant-guerre, mais l'année de consommation maxima, soutenue par un accroissement subit des importations, contraignant la production à se restreindre.

Passons sur la guerre.

Les chiffres d'après-guerre, s'appliquant à un territoire accru des provinces désannexées, la comparaison avec l'avant-guerre ne peut se faire sans une correction initiale. Nous avons vu, dans la première partie, que la consommation de l'Alsace et de la Lorraine, en 1913, avait été de l'ordre de 10 millions de

tonnes. La consommation totale du territoire actuel de la France aurait donc été, pour cette même année, de 73 millions de tonnes. Le niveau de 1913 ne sera retrouvé qu'en 1924.

Les premières années de l'après-guerre se ressentent du déficit de production des mines sinistrées. Privé de ses ressources propres, notre marché ne dispose que d'approvisionnements insuffisants : les approvisionnements limitent la consommation. Les importations ont beau jeu ; on les sollicite. Mais la Grande-Bretagne, par politique, nous rationne pour nous vendre plus cher son charbon. L'Allemagne n'exécute que sous la contrainte les livraisons que le Traité lui impose pour compenser le déficit des mines sinistrées.

Après la crise de 1921, les importations s'établissent au niveau d'une trentaine de millions de tonnes par an. La consommation progresse avec le relèvement des mines sinistrées, dont la production vient accroître les disponibilités du marché. De 1922 à 1923, la production augmente de 7 millions de tonnes, et encore de 7 millions de tonnes l'année suivante. Ces gains passent à la consommation qui, parallèlement, se relève à 60 millions en 1922, à 67 en 1923, à 74 en 1924.

Les années 1926, 1927, 1928 marquent un équilibre. La consommation se tient autour de 79 millions de tonnes par an ; les importations à 30, la production à 52, dont 3 sont exportés. Toutefois, en 1927, la production avait dû mettre en stock 2 millions 1/2 de tonnes pour faire équilibre au fléchissement de la consommation et à une avance des importations d'un million de tonnes.

En 1929, la consommation croît de 10 millions de tonnes pour atteindre le record de 89 millions 1/2. La prospérité industrielle règne partout. La production nationale en profite ; l'extraction augmente de 2.537.000 tonnes et les stocks diminuent de 1.850.000 tonnes ; au total 4.387.000 tonnes, dont cependant 783.000 vont à l'exportation, ne laissant net sur le marché que 3 600.000 tonnes. L'importation couvre le surplus des besoins avec un gain de 6.664 000 tonnes, dont 4.710.000 pour le charbon anglais.

Mais en 1930 et 1931, la consommation baisse. Normalement l'importation n'aurait pas dû conserver l'avance réalisée en 1929, sous l'effet de circonstances exceptionnelles. Elle se maintient néanmoins en 1930, et même le charbon anglais progresse encore de 365.000 tonnes, le charbon polonais de 523.000 tonnes. Tout l'effet de la baisse de la consommation pèse sur les mines, qui versent au stock plus de 2 millions de tonnes.

Pendant le premier semestre de l'année 1931, les importations soutenues par des prix de dumping, compriment encore davantage la production nationale, sur un marché où la consommation se dérobe de plus en plus. Pour mettre fin aux excès de la concurrence, sapant les œuvres vives de la production nationale, il faut qu'intervienne le décret du 10 juillet 1931, instituant le contingentement (1). Dès lors, l'importation supporte sa part de la diminution de la consommation.

Constatons qu'en 1931, la consommation est ramenée à 79 millions 1/2 de tonnes, niveau des années 1926, 1927, 1928. Mais les importations de 1931 sont encore, malgré l'effet du contingentement sur les derniers cinq mois, supérieures de 3 millions de tonnes au niveau moyen de 1926 à 1928.

Pour 1932, la consommation rétrograde aux environs de 70 millions 1/2 de tonnes, la production à 47, les importations à 25. Ce sont là, chiffres d'avant-guerre : un recul de plus de vingt ans pour notre économie. Mais conservons l'espoir que nous avons touché au plus profond de la crise.

En résumé, alors que, de 1922 à 1926, seule la production nationale a couvert et permis les accroissements de la consommation et que l'importation restait étale, par deux fois, depuis 1927, la production nationale a dû supporter seule, tout le poids du fléchissement de la consommation, cependant que l'importation, gonflée par les gains exceptionnels de 1929 et 1930, a conservé jusqu'en 1931 des positions à peine entamées. Cette situation, à l'inverse d'autrefois, où les importa-

1. *Infra*, chap. VI, 3^o.

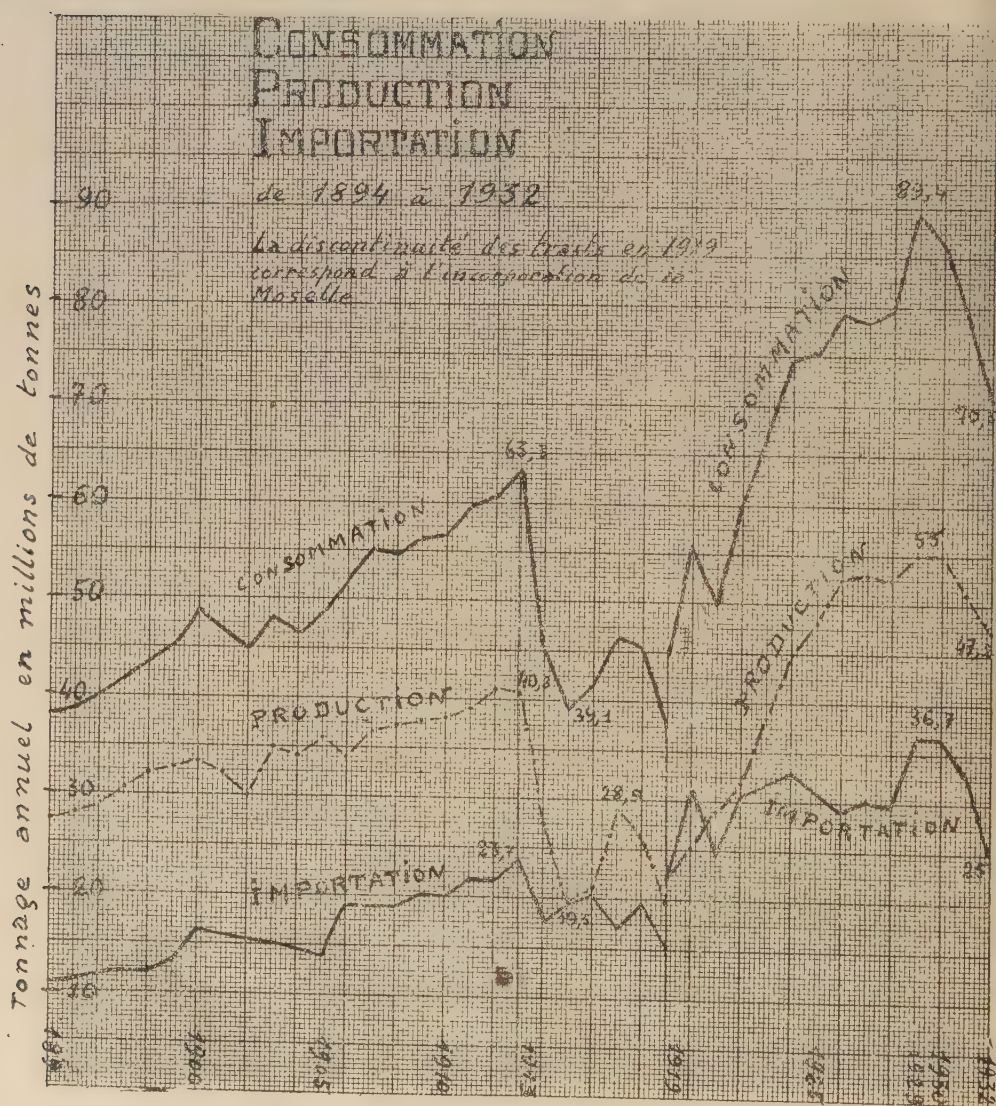
TABLEAU N° 32.

VARIATIONS RELATIVES DE LA PRODUCTION
ET DE LA CONSOMMATION

De 1894 à 1932.

Années	Production (P)	Consommation (C)	Rapport P. C. en %
<i>(En millions de tonnes.)</i>			
1894.....	27,4	38,0	72
1895.....	28,0	38,6	73
1896.....	29,2	40,0	73
1897.....	30,8	41,8	74
1898.....	32,3	43,3	75
1899.....	32,8	45,2	73
1900.....	33,4	48,8	68
1901.....	32,3	46,8	69
1902.....	30,0	44,8	67
1903.....	34,9	48,2	72
1904.....	34,1	47,0	72
1905.....	35,9	48,7	73
1906.....	34,2	51,8	66
1907.....	36,7	55,1	66
1908.....	37,4	54,7	68
1909.....	37,8	56,3	67
1910.....	38,3	56,5	68
1911.....	39,2	59,5	66
1912.....	41,1	60,7	67
1913.....	40,8	63,3	64
GUERRE.			
1914.....	27,5	45,0	61
1915.....	19,5	39,1	50
1916.....	21,3	41,6	52
1917.....	28,9	46,2	62
1918.....	26,2	45,5	57
TERRITOIRE D'APRÈS-GUERRE.			
1919.....	22,4	44,7	50
1920.....	25,3	55,7	44
1921.....	29,0	49,9	58
1922.....	31,9	60,0	53
1923.....	38,5	67,6	57
1924.....	45,0	74,6	60
1925.....	48,1	75,8	63
1926.....	52,4	79,3	66
1927.....	52,9	78,1	68
1928.....	52,4	79,5	66
1929.....	55,0	89,4	62
1930.....	55,0	86,5	64
1931.....	51,0	79,5	64
1932.....	47,3	70,5	67

tions ne jouaient qu'un rôle d'appoint, à sa cause essentielle dans les conditions de la concurrence rendues défavorables aux charbons français.



4° Les stocks sur le carreau des mines.

Le tonnage en stock représente un manque à consommer.

La mine ne modifie pas son rythme productif du jour au lendemain. Ce rythme est long à mettre en œuvre, long à développer, long aussi à ralentir. Pourquoi ? Parce qu'il fait essentiellement fond sur l'emploi de la main-d'œuvre et d'une main-d'œuvre spécialisée ; l'augmentation de la production exige le recrutement et la formation de nouveaux ouvriers, sa diminution implique le chômage.

En période de mévente, la mine commence donc par verser au stock. Le stock peut être un simple volant qui pare aux à-coups, tant qu'il ne dépasse pas la valeur de quelques journées de travail, dix au plus. Passé ce chiffre, sa signification économique change ; le stock représente alors le sacrifice consenti, par solidarité sociale, afin de ne pas réduire au chômage immédiat les ouvriers mineurs. C'est à proprement parler une avance en travail, puisque les salaires entrent pour les 2/3 dans les prix de revient. Nous avons vu qu'étant donnée la médiocre aptitude du charbon à la mise en stock, le sacrifice est toujours financièrement très lourd pour la mine.

Le présence de stocks importants sur le carreau des mines révèle donc toujours un état de déséquilibre entre la production et le débit commercial, et un déséquilibre accentué, prolongé.

Trois fois depuis la guerre, les stocks des mines françaises se sont enflés à des proportions anormales : en 1921, en 1927-1928 et enfin en 1931-1932. Le contingentement des importations à partir d'août 1931, a arrêté une accumulation de tonnages qui menaçait de devenir catastrophique. Mais un stock de 4 1/2 millions de tonnes, au niveau de la production de 1932, équivalait déjà à plus d'un mois d'extraction. Dans l'hypothèse d'une reprise rapide de l'activité économique, plusieurs mois seront nécessaires pour le résorber au moyen des excédents de consommation.

Le tableau n° 33 montre le mouvement des stocks depuis

la guerre, avec leur tonnage en fin d'année, ainsi qu'aux deux dates culminantes du 31 mars 1928 et du 31 août 1931.

Les tonnages comportent des erreurs impossibles à corriger qui tiennent à des divergences dans les méthodes d'évaluation. Certaines mines convertissent les cokes en houille, d'autres ne les convertissent pas ; de même, il n'y a pas de règle uniforme au sujet des mixtes, schlamms et déchets divers, plus ou moins utilisables, parfois compris, parfois omis dans les statistiques. Mais quelles que soient ces divergences, les chiffres publiés donnent, tout au moins, un ordre de grandeur du volume des stocks et la mesure exacte de leur variation relative d'une année à l'autre.

Le lien entre les stocks et la consommation est manifeste. C'est pourquoi nous avons placé le sujet dans ce chapitre. Mais le lien n'est pas simple. Il ne faut pas dire que stocks et consommation se compensent dans leurs variations, ni qu'une augmentation de la consommation entraînera une diminution des stocks.

Négligeons la pression exercée par les importations, quoique elle ait été aussi déterminante que la diminution de la consommation sur l'augmentation des stocks, et voyons seulement en présence le producteur et le consommateur.

Sous la charge que les stocks lui infligent pour sa trésorerie et pour son bilan, le producteur baisse ses prix au plus bas, dans l'espoir de ranimer la demande. Mais le consommateur ou le négociant, sachant que le producteur a des stocks, néglige d'entretenir les siens ; il trouvera toujours à la mine, à point nommé, les tonnages qui lui seront nécessaires. Donc la demande diminue de tout le tonnage normalement destiné à l'entretien des stocks chez le consommateur et le négociant. Quant aux bas prix, l'acheteur sait bien qu'ils resteront bas, tant qu'il y aura des stocks sur le carreau des mines. Et d'ailleurs, il espère toujours les voir baisser davantage pour s'approvisionner toujours à meilleur compte. Bas prix et stocks aux mines incitent donc le consommateur ou le négociant à s'abstenir, à vivre au jour le jour.

La diminution des stocks, au besoin par un arrêt complet de l'extraction pendant une ou plusieurs semaines, contribuerait efficacement à l'assainissement du marché. Il est des passifs qu'il faut liquider. La chirurgie est peu attrayante, mais elle s'impose dans certains cas, pour l'organisme industriel comme l'organisme humain. Naturellement, il ne pourrait s'agir que d'une mesure générale concertée et appliquée sur le plan international.

TABLEAU N° 33.
STOCKS SUR LE CARREAU DES MINES

Date	Tonnage en stock (en 1.000 tonnes)	Equivalence des stocks en jours de production
31 décembre 1918	903	15
— 1919	545	8
— 1920	891	11
— 1921	1.697	18
— 1922	1.255	12
— 1923	853	7
— 1924	1.393	9
— 1925	1.436	9
— 1926	648	4
— 1927	3.111	18
31 mars 1928	3.322	19 1/2
31 décembre 1928	2.616	15 1/2
— 1929	768	4
— 1930	2.879	16
31 août 1931	4.639	25
31 décembre 1931	4.461	23 1/2
— 1932	4.310	27

5° La consommation comparée par tête d'habitant.

Au taux relativement stable de 80 millions, moyenne des années 1926, 1927 et 1928, la consommation annuelle de la France représentait près de 2 tonnes par tête d'habitant. En 1929, elle s'était élevée à 2,2 tonnes, pour revenir à 2 tonnes en 1931, s'abaisser à 1,7 tonnes en 1932, compte tenu des résultats du recensement de 1931 accusant une augmentation de la population d'un million d'habitants environ.

Baromètre du degré d'industrialisation du pays, la moyenne de la consommation française par tête d'habitant et par an est assez modeste, par comparaison avec celle des autres pays. Nous sommes loin derrière les Etats-Unis, le Royaume Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, la Belgique, encore distancés par l'Allemagne, presque rejoints par la Tchéco-Slovaquie et les Pays-Bas. Seule parmi les grandes puissances, l'Italie vient après nous.

A degré égal du développement industriel de la population, on observe d'ailleurs, depuis la guerre, une diminution sensible de la consommation de houille par habitant, sous la double influence d'une meilleure utilisation du combustible et de l'emploi concurrent des autres sources d'énergie : mazout et force hydraulique (Voir VI^e P., ch. I, 4^o).

CONSOMMATION COMPARÉE PAR TÊTE ET PAR AN

	1913	1928
	—	—
	<i>(En tonnes.)</i>	
Etats-Unis.....	5,1	4,1
Royaume-Uni	4,2	3,7
Allemagne	2,7	2,5
Belgique et Luxembourg	3,5	4,2
France	1,6	2,0
Italie	0,3	0,3
Pays-Bas	1,6	1,7
Pologne	—	0,9
Russie	0,3	0,3
Tchéco-Slovaquie	—	1,8

Les chiffres ci-dessus sont extraits du rapport du Comité économique de la Société des Nations (1929).

6^o Les principaux groupes de consommateurs.

Le tableau n^o 34 présente la répartition de la consommation parmi les principaux groupes de consommateurs, en 1913, en 1928 et 1929, faute de renseignements plus récents et suffisam-

ment complets. L'année 1928 peut être considérée comme une année moyenne. L'année 1929, par contre, est l'année de la plus forte consommation d'après-guerre.

Les consommations annuelles de l'industrie minière, de l'industrie métallurgique de gros œuvre, des chemins de fer et de l'industrie gazière sont régulièrement publiées tous les ans, mais avec un décalage de plus de deux ans, par la Statistique de l'Industrie Minérale. Nous n'avons fait que reproduire les chiffres de celle-ci, après transformation du coke et des agglomérés en leur équivalent en houille.

Pour les autres groupes, il n'a plus été publié de renseignements statistiques précis depuis 1913. Nous avons dû nous contenter de renseignements officieux ou de simples estimations.

TABLEAU N° 34. .

PRINCIPAUX GROUPES DE CONSOMMATEURS

Consommation annuelle en 1.000 tonnes (équivalent en houille).

Groupes de consommateurs	1913	1928	1929	% 1929
Industrie minière :				
Mines de combustibles (consom. propre... (distr. au personnel	4.664	4.430	4.600	7
Autres mines (fer, salines, etc.)	390	375	400	
Industrie métallurgique de gros œuvre :				
Usines sidérurgiques.....	12.054	17.300	19.600	22
Autres usines métallurg. de gros œuvre ...	510	400	382	
Chemins de fer	8.910	11.535	12.542	14
Industrie gazière	4.656	4.767	4.803	5,5
Industrie électrique (non compris les cen- trales des mines)	sous divers	3.200	3.630	4
Consommation domestique	11.979	15.000	16.000	18
Industries diverses	19.811	21.000	26.000	29,5
Total consommation intérieure, environ ...	63.000	79.000	89.000	100
Consommation en mer (soutes de la Marine marchande)	1.720	1.300	1.400	

A. — INDUSTRIE MINIÈRE.

Les mines de combustibles ont consommé pour leur propre usage et celui de leurs ouvriers environ 10,7 % de leur production nette.

Les salines ont consommé, en 1929, environ 150.000 tonnes pour l'évaporation de l'eau salée.

Les mines de fer et autres exploitations minières ont consommé 241.000 tonnes.

B. — INDUSTRIE MÉTALLURGIQUE DE GROS ŒUVRE.

La consommation des usines sidérurgiques (hauts fourneaux) s'est fortement accrue depuis la guerre, jusqu'en 1929, tant par suite de l'activité du marché que de la réintégration des usines lorraines du groupe Thionville :

	1913	1928	1929
	<i>(En milliers de tonnes.)</i>		
Houille	4.268	2.509	2.756
Coke	5.840	11.025	12.644
Total en houille	12.054	17.309	19.615

Comme les usines sidérurgiques consomment surtout du coke, nous renvoyons, pour plus de détails les concernant, au chapitre VII, marché des cokes.

Les usines métallurgiques fabriquant d'autres métaux que le fer ont consommé, en 1929, environ 338.000 tonnes de houille et 33.000 tonnes de coke.

La fabrication de l'alumine, comprise sous les divers, a consommé 326.000 tonnes de charbon.

L'industrie métallurgique de gros œuvre a absorbé en 1929, 22 % de la consommation française. Elle s'est ainsi classée en tête de tous les groupes consommateurs.

C. — CHEMINS DE FER

Par l'importance de leur consommation, les chemins de fer viennent normalement au troisième rang, après l'industrie métallurgique et après la clientèle domestique.

Les quantités consommées, dans les différentes sortes de combustibles, ont varié comme suit :

	1913	1928	1929
	<i>(En milliers de tonnes.)</i>		
Houille	6.691	9.814	10.801
Briquettes	2.194	1.801	1.824
Coke	184	75	93
Total brut	9.069	11.690	12.718
Total converti	8.910	11.535	12.542

Ces tonnages comprennent aussi bien la consommation des locomotives (charbon traction) que la consommation des gares, dépôts, ateliers, chauffage des trains, etc.) La part des locomotives seules était de 92 % en 1913.

On notera l'importante diminution de la consommation en briquettes. La part de ce combustible tombe de 24 % en 1913 à 15 % en 1919. Les briquettes ne sont plus guère employées que pour la traction des trains rapides ou pour la constitution de stocks de réserve.

L'augmentation de la consommation des réseaux depuis la guerre provient, pour un million de tonnes environ, du réseau d'Alsace-Lorraine et, pour le surplus, de l'intensification du trafic général.

CONSOMMATION PAR RÉSEAUX.

	<i>(Totaux bruts en 1,000 tonnes.)</i>		
	1913	1928	1929
Etat	1.499	1.698	1.726
Alsace-Lorraine	—	1.017	1.087
Nord	1.598	1.800	2.004
Est	1.233	1.444	1.790
P.-O.	1.293	1.358	1.394
P.-L.M.	1.942	2.956	3.289
Midi	548	573	565
Grande Ceinture de Paris....	948	54	57
Petite Ceinture de Paris ...		20	21
Divers		770	785
	9.061	11.690	12.718

Au point de vue de la provenance, les combustibles consommés par les réseaux (grands réseaux seulement pour 1928 et 1929) se sont répartis comme suit :

<i>(Totaux bruts en 1.000 tonnes.)</i>			
	1913	1928	1929
Combustibles :			
Français.....	4.032	6.520	6.085
Sarrois	5.037	1.145	1.288
Ruhr		1.570	1.738
Anglais et divers		1.685	2.822
	9.069	10.920	11.933

De 60 % en 1928, la part des charbons français dans l'approvisionnement des grands réseaux tombe à 51 % en 1929, la différence passant tout entière à l'avantage des charbons anglais, en avance de plus d'un million de tonnes.

Si l'Alsace-Lorraine réserve aux charbons français et sarrois la presque totalité de ses commandes, le Nord les trois quarts, l'Est et le P.L.M. environ les deux tiers, par contre, le P.O. et le Midi ne couvrent plus, en 1930, que la moitié de leurs besoins auprès des mines françaises et l'Etat pas même le quart.

D. — INDUSTRIE GAZIÈRE.

L'industrie gazière, en tant que consommatrice de charbon, a peu varié d'importance depuis la guerre. De 4.656.000 tonnes en 1913, elle passe à 4.767.000 tonnes en 1928 et 4.803.000 en 1929 : 5,5 % de la consommation française.

Il est vrai que l'usine à gaz de Strasbourg n'est pas comptée dans l'industrie gazière, non plus que celle de Toulouse. Toutes deux, en effet, fabriquent du coke métallurgique.

Au point de vue de la provenance des charbons, les tonnages consommés en 1928 et 1929 se répartissaient ainsi :

	<i>(En 1.000 tonnes.)</i>	
	1928	1929
Français.....	2.669	2.505
Sarrois	902	799
Etrangers	1.196	1.499
Total	4.767	4.803
% Français	57 %	52 %

De nombreuses usines à gaz dans les grandes villes du littoral : Rouen, Nantes, Bordeaux, Marseille, Nice, ont évidemment des facilités exceptionnelles pour s'approvisionner en charbon d'importation. Il faut en tenir compte. C'est aussi le cas, mais d'une manière plus relative, des usines de Paris (Gaz de Paris, E.C.F.M.).

En 1929, les usines à gaz de la Seine ont consommé, en 1.000 tonnes :

Français.....	955
Sarrois	282
Etrangers	722
Total	1.959
% Français	48 %

La distillation des charbons à gaz a donné comme résidu 2.279.000 tonnes de coke de gaz en 1928, 2.364.000 tonnes en 1929. Pour la plupart du tonnage, le coke de gaz est écoulé dans le rayon local de chaque usine. A Paris, il est principalement vendu pour le chauffage central. La production en coke de gaz des usines de la Seine a été de 975.800 tonnes en 1929.

E. — INDUSTRIE ÉLECTRIQUE.

On estime à 3.630.000 tonnes environ, pour 1929, la consommation des centrales thermiques, non compris les centrales minières.

Les seules usines de la région parisienne, qui s'approvisionnent par l'intermédiaire d'un organe coopératif : l'Office des charbons des Secteurs électriques, ont consommé environ 1.580.000 tonnes en 1929 et 1.550.000 tonnes en 1930.

Les pourcentages par provenances ont été :

	1929	1930
Français.....	62 %	61 %
Anglais.....	25 %	29 %
Allemands	11 %	8 %
Divers	2 %	2 %

F. — CONSOMMATION DOMESTIQUE.

Le seul chiffre officiel dont on dispose est celui de 1913. La consommation domestique était alors évaluée à près de 12 millions de tonnes par an.

Il n'est pas douteux que ce chiffre a sensiblement grossi. On se chauffe mieux, le chauffage central s'est développé et la consommation propre de l'Alsace et de la Lorraine s'ajoute à celle de l'ancien territoire. Nous pensons que 15 millions de tonnes constituent un ordre de grandeur convenable de la consommation actuelle de la France en charbons domestiques, outre les 2 millions de tonnes de coke de gaz.

En 1929, toutefois, on peut admettre un chiffre supérieur, de l'ordre de 16 millions, pour tenir compte de la température rigoureuse des premiers mois qui a entraîné un supplément de consommation.

Sur ces bases, la consommation domestique représenterait toujours environ 18 % de la consommation charbonnière totale.

L'exposé établit que généralement la part faite au charbon français dans les approvisionnements est moindre pour les services publics que chez les autres consommateurs.

En constatant ce fait, nous ne prétendons pas en conclure que les services publics ont, à un moindre degré, le sens de la solidarité nationale. S'ils ont acheté proportionnellement plus de charbons étrangers, c'est tout simplement parce que ces charbons leur ont coûté moins cher, soit en raison de la situation géographique (réseau de l'Etat, gaz et électricité des

grandes villes du littoral), soit en raison du dumping et des facilités de pénétration qui favorisent le charbon étranger jusque dans certaines régions de l'intérieur (région parisienne) où les services publics sont particulièrement développés.

Le consommateur, même service public, se détermine d'après les prix, sans qu'on le puisse suspecter d'aucune hostilité préconçue à l'égard des produits français.

L'augmentation du pourcentage étranger en 1929, par rapport à 1928, correspondait d'ailleurs, en général, à la nécessité d'importations supplémentaires pour couvrir une pointe de consommation.

En 1931 et 1932, des circulaires du Ministère des Travaux publics ont recommandé aux Services publics l'emploi de préférence des charbons français ; un effort sérieux est actuellement fait dans ce sens.

7° La répartition géographique de la consommation.

A. — LA MÉTHODE STATISTIQUE.

Il n'existe pas de statistique officielle de la consommation française par région ou par département. Nous allons néanmoins nous efforcer d'établir un travail semblable pour les deux années 1928 et 1929, à l'aide des renseignements officieux que nous avons pu nous procurer. Naturellement, le résultat de ce travail ne peut être qu'approximatif, sans autre but que de donner une première idée de la répartition géographique de la consommation française en combustibles minéraux.

Nous nous arrêtons aux années 1928 et 1929, par nécessité, faute de renseignements d'une précision suffisante sur la période plus récente. Mais les années 1928 et 1929, offrent, d'ailleurs, un certain intérêt propre, qui justifierait au besoin leur choix. L'année 1928 peut, en effet, être considérée

comme une année moyenne de la période d'après-guerre : consommation moyenne, importations à un niveau moyen. L'année 1929, au contraire, est l'année de consommation maxima et, à cette caractéristique, joint encore celle d'une forte avance de la part des charbons importés dans l'approvisionnement du marché national.

D'une répartition géographique, il faut nécessairement éliminer les tonnages consommés par les grands réseaux ou par la marine marchande. Ces tonnages, en effet, n'ont pas de point d'attache géographique ; ils sont consommés en route, un peu partout. Notre statistique ne prendra donc en compte que les tonnages fournis aux autres consommateurs, géographiquement stables, au moins dans le cadre d'un département.

Une deuxième difficulté se présente pour définir le consommateur. Le charbon ne va pas toujours directement de la mine au consommateur définitif. Il passe chez des marchands ou dans des usines qui élaborent le combustible : cokeries, usines à gaz, usines d'agglomération, centrales électriques.

Le cas des marchands n'est pas embarrassant. Leurs ventes s'effectuant dans le rayon local du chantier, on peut admettre que le charbon est consommé dans le département de la situation du chantier.

Nous admettons qu'il en est de même, approximativement, pour les usines d'élaboration des combustibles. Les cokeries non minières sont, à quelques exceptions près, situées à côté des hauts fourneaux qu'elles alimentent en coke. Quant aux exceptions, soit les cokeries à la fois séparées des mines et des hauts fourneaux, qui peuvent vendre leur coke encore assez loin du département de leur situation, nous pensons que la situation des cokeries importe tout autant que celle de leur clientèle. Outre l'impossibilité qu'il y aurait à connaître la destination exacte et détaillée des coques vendus par les cokeries, il ne faut pas perdre de vue que l'achat du charbon à coke par la cokerie est une opération commerciale importante que n'efface en rien la vente ultérieure de ce même charbon sous forme de coke. Sur le marché du charbon, le vrai con-

sommateur, c'est la cokerie et non le destinataire des cokes.

A vouloir absolument pousser la recherche jusqu'au consommateur définitif, on s'exposerait d'ailleurs à de telles confusions et complications qu'on y perdrait le bénéfice d'une précision apparente dans la désignation du destinataire. Au reste, la recherche du consommateur définitif est une tentative vaine et arbitraire. On ne sait à qui s'arrêter. Dans le cas du charbon à gaz, par exemple, est-ce à l'usine à gaz, ou au consommateur du coke résiduel, ou bien à la ménagère avec son fourneau à gaz ?

Nous considérerons donc comme consommateurs les premiers destinataires des expéditions faites à partir des mines, ou à partir des ports ou gares d'importation, que ces destinataires soient en relation directe avec la mine ou qu'ils aient passé leur commande par l'intermédiaire d'un négociant commissionnaire. En un mot, c'est la destination inscrite sur la lettre de voiture du wagon ou sur le connaissement du bateau, au départ de la mine, qui fixe, pour nous, le lieu de consommation, au sens large, dans le cadre du département ou de la région.

Pour les départements producteurs de houille ou de lignite, la consommation comprend aussi, bien entendu, la consommation propre des mines du département.

Les tonnages consommés par les mines elles-mêmes, ainsi que les tonnages expédiés par elles vers chaque département, sont connus avec une précision très convenable, sauf pour les expéditions de coke des bassins secondaires qui nécessitent des approximations. La répartition des tonnages importés selon leur destination est établie sur des documents moins sûrs.

Pour obtenir l'équivalence en houille de tous les combustibles consommés, nous nous servons du coefficient habituel de conversion, pour le coke, soit $4/3$. Mais nous négligerons l'effet de la conversion sur les agglomérés, dans l'impossibilité où nous sommes de séparer les quantités correspondantes, houilles et agglomérés étant presque toujours confondus.

B. — LA CONSOMMATION PAR RÉGION EN 1928 ET 1929.

Nous avons divisé le territoire en onze régions. Cette division ne correspond pas à des cadres politiques, historiques ou naturels, mais aux contingences propres du commerce du charbon. Nous avons réuni dans une même région tous les départements qui sont placés sensiblement dans la même situation au regard de la concurrence charbonnière, compte tenu des distances relatives aux mines, aux ports et gares d'importation.

Le tracé tient compte, en particulier, des zones d'influence des différents bassins français, telles qu'elles ont été délimitées dans l'accord intermines du 29 mai 1931. Mais, certaines zones ont été subdivisées. On se reportera à la carte pour le détail des délimitations (p. 508).

Le tableau n° 35 présente la consommation de chaque région en 1928 et 1929, avec la provenance des approvisionnements : combustibles français, sarrois et étrangers, houilles et agglomérés d'une part, cokes d'autre part.

Il montre d'abord comment se répartit la consommation : 44 % de la consommation française se trouve concentrée entre le Nord, Paris et Rouen et 25 % environ dans l'Est. En troisième ligne, vient la région lyonnaise. En quatrième ligne, les régions côtières : littoral ouest et Méditerranée. Dans les zones intermédiaires de l'intérieur, la consommation est très diluée.

Répartition de la consommation en % de la consommation totale.

	1928 %	1929 %
I. — Nord.....	26,1	26,0
II. — Région parisienne	14,2	14,5
III. — Région de Rouen	3,3	3,7
IV. — Pays de la Loire (nord)	1,3	1,3
V. — — (sud).....	0,9	0,9
VI. — Littoral Ouest.....	6,2	6,2
VII. — Champagne	3,0	3,0
VIII. — Est	25,6	24,4
IX. — Lyon et Centre	11,3	11,8
X. — Méditerranée	5,6	5,7
XI. — Région de Toulouse.....	2,5	2,5
	100	100

Ces données confirment l'importance relative des différentes régions au regard de la concurrence charbonnière. C'est naturellement vers les régions de forte consommation que les producteurs doivent faire effort pour trouver des débouchés.

Le tableau nous renseigne aussi sur les positions de la concurrence France-Sarre-Etranger, dans chaque région, avec la part de leurs charbons entrant dans l'approvisionnement total de la région.

La part des charbons français a varié comme suit, en pourcentage, de 1928 à 1929 :

	1928 %	1929 %
I. — Nord.....	89	88
II. — Région parisienne	60	55,5
III. — Région de Rouen	40,7	30
IV. — Pays de la Loire (Nord)	66,6	63,5
V. — Pays de la Loire (Sud)	62	59
VI. — Littoral Ouest.....	12,4	10,1
VII. — Champagne	63	64
VIII. — Est	37,5	36
IX. — Lyon et Centre	92	88,5
X. — Méditerranée	84,5	77,5
XI. — Région de Toulouse	85	82,5
France entière	64	62

Les pourcentages montrent que, même dans les zones intérieures, le charbon français doit se défendre contre ses compétiteurs. Dans la région du Nord, aux portes du principal bassin producteur, des charbons anglais débarquent à Dunkerque, Calais et Boulogne ou atteignent Lille-Roubaix, par Gand, tandis que les charbons belges entament la région d'Avesnes-Maubeuge et toute la vallée de l'Oise.

On notera que, dans les approvisionnements de la région parisienne, les charbons français, n'ont qu'une part peu supérieure à la moitié.

Le tableau n° 36 complète le tableau n° 35, détaillant les chiffres relatifs aux houilles et agglomérés : consommation propre des mines et expéditions commerciales. Ces précisions donnent une idée des zones de vente des trois principaux

groupes de bassins : Nord et Pas-de-Calais, Moselle, Centre et Midi, de leur rayonnement et de leur influence respective dans les diverses régions.

Il nous a paru inutile de donner une répartition de détail pour les expéditions de coke des mines. Les neuf dixièmes sont en provenance du Nord et du Pas-de-Calais. L'autre dixième fourni par les autres bassins trouve son débit dans les zones avoisinant les cokeries : cokes de Sarre et Moselle dans l'Est, cokes de la Loire dans le Centre et le Sud-Est, cokes du Creusot consommés sur place par la maison Schneider, cokes de Decazeville dans le Sud-Ouest.

C. — LA CONSOMMATION PAR DÉPARTEMENT EN 1929.

Nous n'entreprendrons pas de détailler, pour chaque département, la nature et la provenance des combustibles. Nous nous contenterons de faire apparaître, pour chacun, dans le tableau n° 37 :

- 1° sa consommation totale, (équivalent en houille) en 1929 ;
- 2° la part des charbons français dans l'approvisionnement ;
- 3° la consommation moyenne par tête d'habitant, en prenant pour base de la population le recensement de 1926.

En ce qui concerne la consommation totale, les chiffres montrent l'extrême concentration, en quelques points seulement, de la plus grosse partie de la consommation française. Cinq départements, à eux seuls, consomment davantage que tous les autres départements réunis. Par ordre d'importance :

Le Nord	11.718.000 tonnes
La Moselle	9.606.000 —
La Seine	8.655.000 —
Le Pas-de-Calais.....	6.003.000 —
La Meurthe-et-Moselle	5.944.000 —

Avec une consommation annuelle autour de 2 millions de tonnes chacun, viennent ensuite les départements de la Seine-Inférieure, de la Seine-et-Oise, du Rhône, de la Loire et des Bouches-du-Rhône.

En ce qui concerne la part faite aux charbons français dans

l'approvisionnement, les départements qui consomment proportionnellement le plus de charbons français sont situés dans le Centre et le Midi.

Le Tarn, la Haute-Loire, le Puy-de-Dôme, l'Aveyron, le Cantal, la Loire, le Gard sont bien près de 100 %.

Dans les autres régions, même dans le Nord, le charbon français est moins en honneur. La région du Nord n'arrive qu'à 88 %.

Relativement fidèles au charbon français sont les départements de l'Orléanais et du Berry : Cher 91 %, Eure et Loir 81 %. Ils se rattachent déjà, en effet, à cette zone centrale de la France où le charbon français se défend le mieux.

Mais, contrairement à ce qu'on aurait pu supposer, les départements autour des mines lorraines ne consomment qu'assez peu de charbon français. Le département de la Moselle, lui-même, qui produit annuellement 6 millions de tonnes de charbon, ne consomme que 33 % de charbon français, la Meurthe et Moselle 41 %, le Bas-Rhin 29 %, le Haut-Rhin 26,5 %. Les deux premiers importent des quantités considérables de coques allemands, belges et hollandais. Quant aux deux autres, ils reçoivent par le Rhin et Strasbourg, les charbons de la Ruhr. Ces départements sont, en outre, gros consommateurs de charbons sarrois.

La Seine ne consomme que 53,5 % de charbon français.

A part l'insulaire Corse, qui ne consomme aucun tonnage de charbon français, ceux qui en consomment le moins sont situés dans l'Ouest et le Sud-Ouest : la Gironde 4,3 % seulement, la Loire-Inférieure 2,8 %, les Landes 1,2.

La moyenne par tête d'habitant traduit le degré d'industrialisation de la population.

La moyenne générale de la France (sans les grands réseaux) était, en 1929, de 1.900 kilos par habitant. Mais les écarts sont grands d'un département à l'autre.

Nous retrouvons en tête la plupart des départements déjà cités comme gros consommateurs :

Moselle	15,2 tonnes par habitant	
Meurthe-et-Moselle	10,8	—
Nord.....	6,0	—
Pas-de-Calais	5,1	—

La Seine, toutefois, n'a qu'une moyenne de 1,9 égale seulement à la moyenne générale de la France. Elle vient encore après 8 départements qui dépassent 2 tonnes. Elle est presque rejointe par les Basses-Alpes qui, avec ses nombreuses petites exploitations minières (lignite) et industrielles, arrive à 1,8.

Certains départements offrent des cas singuliers. Ainsi, le département des Landes, département forestier, ne consommerait presque rien s'il n'y avait à sa lisière sur l'Adour, aux portes de Bayonne, l'usine de Boucau, qui fabrique des coques pour ses hauts fourneaux avec le charbon anglais ou allemand débarqué à son quai.

Les plus faibles moyennes par tête d'habitant sont réalisées par la Corse, avec 60 kilos par habitant, environ un sac, la Creuse 180 kilos, l'Ardèche 120 kilos, la Lozère 170 kilos, le Lot 190 kilos : trois à quatre sacs par an et par habitant.

D. — LA CONSOMMATION DE PARIS.

Les quantités de houille introduites dans Paris pour la consommation locale, ont varié comme suit :

Années	Tonnes
1890	1.383.800
1900	1.796.457
1910	1.718.971
1920	2.041.465
1930	1.942.062
1931	2.112.820

Rapportées à la population, ces quantités ne représentent guère que 700 kilos par tête. La population parisienne est donc peu industrialisée. On sait, en effet, que toutes les grosses usines ne sont pas à Paris, mais en banlieue : gaz, électricité, automobiles, etc..

TABLEAU N° 35.
 CONSOMMATION PAR RÉGION EN 1928 ET 1929
 TOUS COMBUSTIBLES.
 (En milliers de tonnes.)
 (à l'exception de la consommation des grands réseaux)

Région	Année	Combustibles français			Combustibles sarrois (houille)	Combustibles étrangers			Tous combustibles convertis (en houille)
		Houilles et agglomérés	Coke	Total (en houille)		Houilles et agglomérés	Coke	Total (en houille)	
Nord	1928	14.668	1.181	16.243	80	1.958	23	1.989	18.312
	1929	16.207	1.341	17.995	88	2.346	62	2.428	20.511
Région parisienne ...	1928	5.817	134	5.996	512	3.406	30	3.446	9.954
	1929	6.152	165	6.372	402	4.679	21	4.707	11.481
Région de Rouen	1928	915	32	958	25	1.350	16	1.371	2.354
	1929	776	42	832	18	1.916	11	1.931	2.781
Pays de la Loire ... (Nord)	1928	579	21	607	42	251	7	260	909
	1929	626	22	655	49	325	6	332	1.036
Pays de la Loire ... (Sud)	1928	401	4	406	68	180	—	180	654
	1929	444	7	453	60	251	3	255	768
Littoral Ouest	1928	521	16	542	118	3.649	35	3.696	4.356
	1929	475	19	499	55	4.362	26	4.396	4.950
Champagne	1928	1.199	97	1.328	188	568	13	585	2.101
	1929	1.386	117	1.542	199	634	12	650	2.391
Est	1928	3.967	2.089	6.752	1.805	2.765	5.033	9.476	18.033
	1929	4.033	2.130	6.873	2.221	3.253	5.133	10.097	19.191
Région de Lyon et Centre.....	1928	6.836	319	7.261	370	229	43	286	7.917
	1929	7.714	372	8.209	542	504	12	519	9.270
Méditerranée	1928	3.223	53	3.294	135	504	11	519	3.948
	1929	3.426	67	3.517	115	905	1	906	4.538
Région de Toulouse ...	1928	1.455	61	1.536	36	225	6	233	1.805
	1929	1.565	71	1.660	23	312	13	330	2.013
France, sans les grands réseaux	1928	39.581	4.007	44.923	3.379	15.085	5.217	22.041	70.343
	1929	42.804	4.353	48.607	3.772	19.487	5.300	26.551	78.930

TABLEAU N° 36.

CONSOMMATION PAR RÉGION EN 1928 ET 1929

HOUILLES ET AGGLOMÉRÉS.

(En milliers de tonnes, à l'exception de la consommation des grands réseaux.)

Région	Année	Charbons français					Importations		Total
		Consom- mation propre des mines	Expéditions des mines			Total char- bons français	Sarre	Etran- ger	
			Nord et P.-de-C.	Moselle	Centre et Midi				
Nord	1928	3.234	11.391	43	—	14.668	80	1.958	16.706
	1929	3.590	12.566	51	—	16.207	88	2.346	18.641
Région parisienne ...	1928	—	5.561	209	47	5.817	512	3.406	9.735
	1929	—	5.875	245	32	6.152	402	4.679	11.233
Région de Rouen	1928	—	909	6	—	915	25	1.350	2.290
	1929	—	769	7	—	776	18	1.916	2.710
Pays de la Loire ... (Nord)	1928	—	522	17	40	579	42	251	872
	1929	—	562	21	43	626	49	325	1.000
Pays de la Loire ... (Sud)	1928	—	302	24	75	401	68	180	649
	1929	—	350	40	54	444	60	251	755
Littoral Ouest	1928	1	376	3	141	521	118	3.649	4.288
	1929	1	352	4	118	475	55	4.362	4.892
Champagne	1928	—	890	284	25	1.199	188	568	1.955
	1929	—	1.031	323	32	1.386	199	634	2.219
Est	1928	761	600	2.414	192	3.967	1.805	2.765	8.537
	1929	855	621	2.454	103	4.033	2.221	3.253	9.507
Région de Lyon et du Centre	1928	949	563	325	4.999	6.836	370	229	7.435
	1929	1.035	791	485	5.403	7.714	542	504	8.760
Méditerranée	1928	415	25	45	2.738	3.223	135	504	3.862
	1929	395	55	54	2.922	3.426	115	905	4.446
Région de Toulouse ..	1928	202	31	12	1.210	1.455	36	225	1.716
	1929	188	53	16	1.308	1.565	23	312	1.900
France, sans les grands réseaux	1928	5.562	21.170	3.382	9.467	39.581	3.379	15.085	58.045
	1929	6.064	23.025	3.700	10.015	42.804	3.772	19.487	66.063

TABLEAU N° 37.

CONSOMMATION PAR DÉPARTEMENT EN 1929

*En milliers de tonnes ; équivalent en houille.**(non compris la consommation des grands réseaux)*

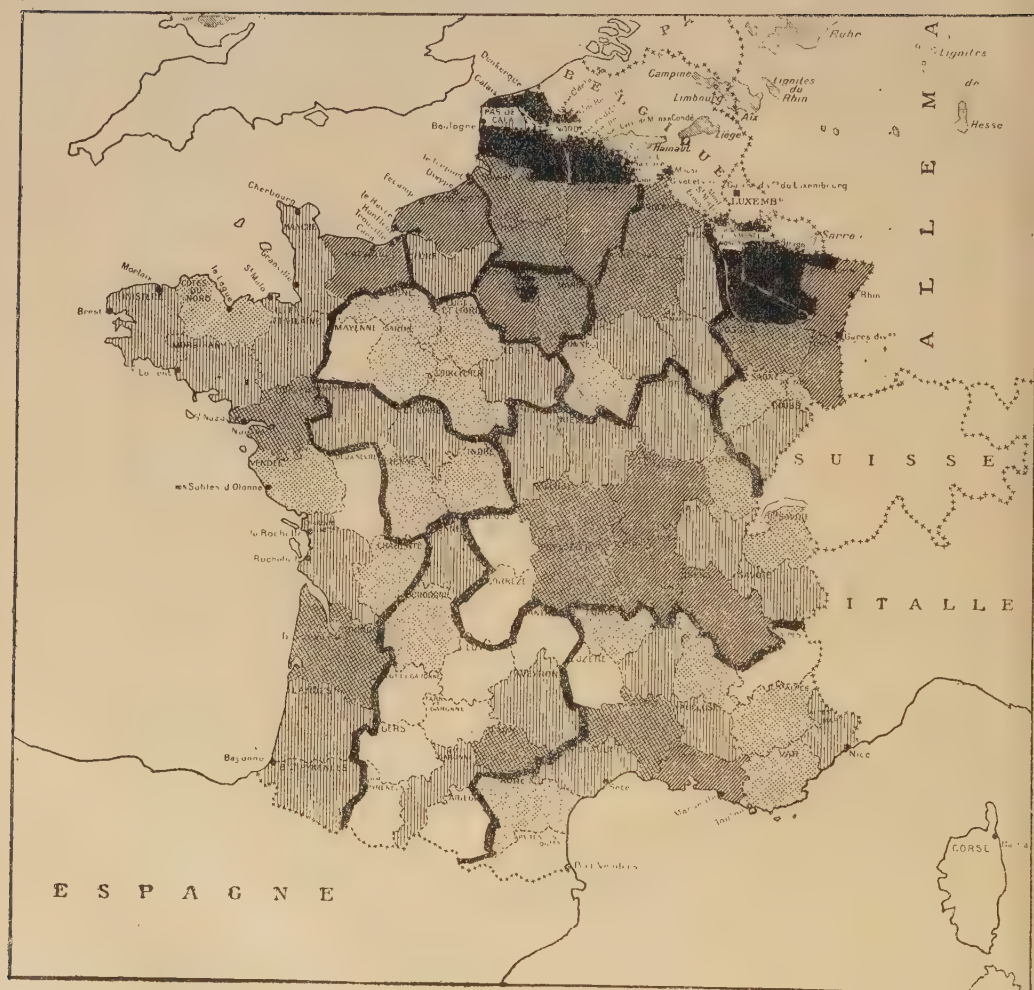
Département	Popu- lation en milliers d'habit. (1926)	Charbon français	Charbon sarrois	Charbon étran- ger	Total	% français	Par tête d'habit. (en tonne)
I. — Nord.							
Aisne.....	489	844	8	201	1.053	80,5	2,1
Nord	1.969	10.230	66	1.422	11.718	86	6,0
Oise	406	750	12	85	847	88,5	2,2
Pas-de-Calais	1.172	5.407	—	596	6.003	90	5,1
Somme	474	764	2	124	890	85,5	1,9
	4.510	17.995	88	2.428	20.511	88	4,5
II. — Région parisienne.							
Seine	4.629	4.627	259	3.769	8.655	53,5	1,9
Seine-et-Marne ..	380	371	38	135	544	68	1,4
Seine-et-Oise	1.138	1.374	105	803	2.282	60	2,0
	6.147	6.372	402	4.707	11.481	55,5	1,9
III. — Région de Rouen.							
Eure	308	205	12	126	343	60	1,1
Seine-Inférieure...	885	627	6	1.805	2.438	25,7	3,7
	1.193	832	18	1.931	2.784	30	2,3
IV. — Pays de la Loire (partie Nord).							
Eure-et-Loir	255	92	4	67	163	81	0,7
Loiret	341	212	17	59	288	74	0,8
Loir-et-Cher	248	93	8	18	119	78	0,5
Mayenné.....	260	45	1	48	94	48	0,3
Orne	278	108	2	66	176	61	0,6
Sarthe	387	105	17	74	196	53	0,5
	1.769	655	49	332	1.036	63,5	0,6
V. — Pays de la Loire (partie Sud).							
Indre.....	255	94	8	18	120	78	0,5
Indre-et-Loire ..	334	143	21	52	216	66	0,6
Maine-et-Loire....	478	148	26	136	310	48	0,8
Vienne	310	68	5	49	122	56	0,4
	1.377	453	60	255	768	59	0,6

CONSUMMATION PAR DÉPARTEMENT EN 1929 (*suite*)

Département	Popu- lation en milliers d'habit. (1926)	Charbon français	Charbon sarrois	Charbon étran- ger	Total	% français	Par tête d'habit. (en tonne)
VI. — <i>Littoral Ouest.</i>							
Calvados.....	390	86	4	989	1.079	7,9	2,7
Charente.....	313	74	14	106	194	38	0,6
Charente-Infér. .	418	32	4	364	400	8	0,9
Côtes-du-Nord ...	553	23	1	106	130	17,7	0,3
Finistère.....	754	28	1	219	248	11,3	0,3
Gironde.....	828	28	1	626	655	4,3	0,8
Ille-et-Vilaine ...	562	45	16	185	246	18,3	0,4
Landes.....	263	3	—	251	254	1,2	0,9
Loire-Inférieure...	651	24	1	843	868	2,8	1,3
Manche.....	431	45	2	155	202	22	0,5
Morbihan.....	543	14	4	193	211	6,6	0,4
Pyrénées (Basses) .	415	18	—	197	215	8,3	0,5
Sèvres (Deux-) . .	310	46	4	50	100	46	0,3
Vendée.....	396	33	3	112	148	21	0,3
	6.827	499	55	4.396	4.950	10,1	0,7
VII. — <i>Champagne.</i>							
Ardennes.....	297	382	46	324	752	51	2,4
Aube.....	238	169	32	63	264	64	1,1
Marne.....	398	440	69	114	623	71	1,6
Marne (Haute-) ..	195	314	25	12	351	89	1,8
Meuse.....	218	131	24	94	249	52	1,1
Yonne.....	277	106	3	43	152	70	0,6
	1.623	1.542	199	650	2.391	64	1,5
VIII. — <i>Est.</i>							
Belfort.....	97	38	42	47	127	30	1,3
Doubs.....	297	182	96	107	385	47	1,3
Meurthe-et-Mos. . .	552	2.427	756	2.761	5.944	41	10,8
Moselle.....	633	3.164	712	5.730	9.606	33	15,2
Rhin (Bas-).....	671	337	302	538	1.177	29	1,8
Rhin (Haut-).....	491	303	204	632	1.139	26,5	2,3
Saône (Haute-) ...	226	140	23	22	185	76	0,8
Vosges.....	382	282	86	260	628	45	1,7
	3.349	6.873	2.221	10.097	19.191	36	5,7
IX. — <i>Région de Lyon et du Centre.</i>							
Ain.....	317	182	11	31	224	81	0,7
Allier.....	370	541	27	53	621	87	1,7
Cher.....	298	295	11	18	324	91	1,1
Corrèze.....	269	47	—	12	59	80	0,2
Côte-d'Or.....	329	220	13	77	310	71	0,9
Creuse.....	219	32	3	4	39	82	0,2

CONSOMMATION PAR DÉPARTEMENT EN 1929 (suite)

Département	Popu- lation en milliers d'habit. (1926)	Charbon français	Charbon sarrois	Charbon étran- ger	Total	% français	Par tête d'habit. (en tonne)
IX. — Région de Lyon et du Centre (suite)							
Isère	558	969	22	32	1.023	95	1,8
Jura	231	106	16	23	145	73	0,6
Loire	669	1.849	58	26	1.933	96	2,8
Nièvre	261	287	13	24	324	89	0,8
Puy-de-Dôme ...	515	508	5	2	515	99	1,0
Rhône	994	1.671	204	141	2.016	83	2,0
Saône-et-Loire ...	549	1.158	131	21	1.310	88	2,4
Savoie	231	225	19	30	274	82	1,6
Savoie (Haute-) ..	245	119	9	25	153	78	0,6
	6.055	8.209	542	519	9.270	88,5	1,5
X. — Méditerranée.							
Alpes (Basses-) ..	88	136	16	6	158	86	1,8
Alpes (Hautes-) ..	88	30	1	2	33	90	0,4
Alpes-Maritimes ..	435	141	4	200	345	41	0,8
Ardèche	289	315	16	10	341	92	1,2
Aude	292	111	—	7	118	94	0,4
Bouches-du-Rh. ...	930	1.174	36	539	1.749	67	1,8
Corse	290	—	—	18	18	0	0,1
Drôme	264	152	12	11	175	87	0,7
Gard	403	680	17	11	708	96	1,8
Hérault	501	292	2	45	339	86	0,7
Loire (Haute-) ...	261	135	2	—	137	99	0,5
Lozère	105	18	—	—	18	100	0,2
Pyrénées-Orient. ...	230	50	—	11	61	82	0,3
Var	348	85	2	34	121	70	0,3
Vaucluse	231	198	7	12	217	91	0,9
	4.755	3.517	115	906	4.538	77,5	0,9
XI. — Région de Toulouse.							
Ariège	167	59	—	5	64	92	0,4
Aveyron	329	410	—	6	416	98	1,3
Cantal	197	55	—	1	56	98	0,3
Dordogne	392	65	1	56	122	53	0,3
Garonne (Haute-) ..	432	223	—	98	321	69	0,7
Gers	196	15	—	12	27	55	0,3
Lot	172	20	—	13	33	60	0,2
Lot-et-Garonne ...	247	54	1	43	98	55	0,4
Pyrénées (Htes-) ..	188	27	—	49	76	35	0,4
Tarn	302	523	—	2	525	99	1,7
Tarn-et-Garonne ...	164	46	—	5	51	91	0,3
Vienne (Haute-) ..	351	163	21	40	224	73	0,9
	3.137	1.660	23	330	2.013	82,5	0,6
France entière ...	40.742	48.607	3.772	26.551	78.930	62	1,9



CONSOMMATION CHARBONNIÈRE EN 1929



5 à 12 millions de tonnes



500,000 à 1 million de tonnes



100 à 200,000 tonnes



1 à 3 millions de tonnes



200 à 500,000 tonnes



moins de 100,000 tonnes



Délimitation des régions

CHAPITRE III

Les prix de revient

1^o Les frais de main-d'œuvre par tonne.

Il n'existe pas en France de statistique officielle et complète du prix de revient dans les mines.

Cependant la Statistique de l'Industrie Minérale nous renseigne sur le poste de beaucoup le plus important, à savoir les frais de main-d'œuvre proprement dits, par tonne de production nette. Le montant de ce poste résulte d'ailleurs de deux éléments bien connus : salaire moyen et rendement. Il est le quotient du premier par le second.

	Montant frs	% 1913
Année 1913	7,77	100
— 1928	48,52	625
— 1929	49,40	636
— 1930	53,70	690
— 1931	49,60	640
1 ^{er} semestre 1932	43,50	560

Les résultats ci-dessus sont des moyennes pour la France entière. Les évaluations de 1930, 1931 et 1932 sont seulement officieuses et provisoires, la Statistique de l'Industrie Minérale n'ayant pas encore publié les chiffres correspondants.

Le détail par bassin, jusqu'en l'année 1929, est présenté dans le tableau ci-dessous, extrait de la Statistique de l'Industrie Minérale.

	1913	1928	1929
Nord et Pas-de-Calais	7,80	47,88	48,85
Moselle	7,49	48,37	46,76
Loire	8,18	54,72	56,42
Bourgogne et Nivernais	6,92	41,35	42,19
Gard et Hérault	7,87	59,18	62,79
Tarn et Aveyron	8,03	47,34	50,56
Provence (lignite).....	5,03	37,60	37,65
Ensemble de la France ...	7,77	48,52	49,40

Malgré l'infériorité de ses salaires, le bassin du Gard supporte les frais de main-d'œuvre à la tonne de beaucoup les plus élevés, parce que l'infériorité du rendement y est plus accusée encore que celle des salaires. A l'opposé, la Moselle qui paye les salaires les plus élevés, mais en compensation connaît aussi les plus forts rendements, présente un prix de revient de main-d'œuvre des plus favorables.

Si l'on classe à part le bassin provençal de Fuveau, qui extrait du lignite et non de la houille, on constate que la situation la plus favorable revient toujours à la Bourgogne (Blanz), puis à la Moselle, et, en troisième lieu, au Nord et au Pas-de-Calais. Le bassin de la Loire payant de gros salaires, pour un rendement inférieur à la moyenne, est grevé de la plus lourde charge en frais de main-d'œuvre, après le Gard.

Des frais de main-d'œuvre à la tonne d'extraction nette, on passe au montant correspondant à la tonne marchande, par une majoration d'environ 11 %, correspondant à la consommation propre des mines et aux distributions gratuites de charbon aux mineurs :

1930	60 fr. 38
1931	56 fr. 29
1931 (4 ^e trimestre)	54 fr. 21

Le rendement s'étant encore amélioré en 1932 et les salaires ayant baissé de 7 1/2 % environ au 1^{er} avril 1932, on peut tabler actuellement sur 48 à 50 francs environ en frais directs de main-d'œuvre par tonne marchande (compris les cotisations

ouvrières), auxquels s'ajoutent 12 à 13 francs de dépenses sociales à la charge de l'exploitant. Au total, les frais directs et indirects de main-d'œuvre sont de 60 à 63 francs par tonne marchande.

2° Le détail approximatif du prix de revient.

La documentation en notre possession nous permet, à titre d'indication, d'établir les éléments d'un prix de revient qui n'est ni favorable ni défavorable à l'excès.

Le tableau n° 38 en présente le détail. Il s'agit d'un prix de revient de l'extraction ou, d'une façon plus précise, du charbon brut sortant de la mine, avant aucun tri ou prélèvement de tonnages. Il correspond sensiblement aux conditions générales d'exploitation du bassin du Nord et du Pas-de-Calais, au taux des salaires en vigueur depuis le 1^{er} avril 1932, et à un rendement de 750 kgr. fond et jour.

Confirmant ce que nous avons déjà dit, il fait apparaître la part importante des frais de main-d'œuvre. Avec les avantages en nature et les salaires compris dans la consommation d'énergie ou les fournitures des chantiers, les frais totaux de main-d'œuvre entrent pour une proportion de l'ordre de 70 % dans le prix de revient de l'extraction.

On passe au coût de l'extraction à la tonne marchande, en faisant intervenir le rapport des tonnages entre la production brute et la production marchande. Nous admettrons que le rapport est de 13 à 10, et nous majorerons tous les postes de 30 %.

Le rapport de 13 à 10 correspond sensiblement à la condition moyenne des mines de Nord et du Pas-de-Calais. Nous savons, en effet, que les pertes de triage et de lavage y sont de 25 % dans le Nord et de 16 1/2 % dans le Pas-de-Calais : moyenne 20 % ; et que les prélèvements de tonnages, pour la consommation propre des mines et pour les distributions gratuites aux mineurs, y sont de l'ordre de 10 %. Ensemble, environ 30 %.

TABLEAU N° 38.

PRIX DE REVIENT INDICATIF A LA TONNE D'EXTRACTION
BRUTE
1931-1932

	Francs	Francs
<i>Frais de main-d'œuvre :</i>		
Abatage.....	11,50	
Creusement des galeries	5,20	
Entretien des voies	4,60	
Roulage et chargement du charbon ..	4,20	
Remblais et déblais	1,50	
Surveillance	1,60	
Travaux préparatoires ordinaires	6,20	
Travaux du jour (carreau de la mine) .	4,80	
Abouts.....	0,10	
<i>Fournitures de magasins :</i>		39,70
Huiles et graisses	0,40	
Métaux	1,80	
Bois	0,40	
Combles et bois de voie	5,20	
Chevaux (achat et entretien)	1,10	
Cordes	0,25	
Explosifs	1,50	
Objets divers	0,40	
<i>Dépenses diverses :</i>		11,05
Fournitures des chantiers et ateliers...	1,50	
Consommation d'énergie	3,40	
Frais généraux d'exploitation	2,00	
Chauffage gratuit aux ouvriers	1,20	
Logement à prix réduit	4,00	
Transports par chemins de fer	0,95	
Indemnités d'affaissement	0,50	
Frais divers	0,50	
		14,05
Total		64,80
Produits à déduire.....		0,40
Prix de revient.....		64,40

Toutefois, la majoration de 30 % ne doit être appliquée qu'après un tri et un regroupement des postes. Il faut d'abord éliminer, sous peine d'un double emploi, le poste du chauffage gratuit aux ouvriers, ainsi que la part du poste consommation d'énergie qui correspond à la valeur du charbon. Le surplus de ce poste va aux frais de main-d'œuvre, que rejoindra aussi le logement à prix réduit.

Sur ces bases, le coût de l'extraction à la tonne marchande peut s'établir ainsi :

Frais totaux de main-d'œuvre	58 fr. 20
Magasin	14 fr. 30
Divers	6 fr. 50
	79 fr. 00

Examinons maintenant les frais qu'il faut ajouter au coût de l'extraction proprement dite :

a) LAVAGE.

Un des postes supplémentaires les plus importants provient des ateliers de lavage. Nous ne pensons pas nous éloigner beaucoup de la réalité en chiffrant à 8 fr., le coût du lavage par tonne de bon charbon, non compris évidemment la perte en tonnage. En considérant que les deux tiers environ des produits marchands sont des produits lavés, la charge du lavage sur le prix de revient de la production marchande est d'environ 5 fr. 50 : 3 fr. en frais de main-d'œuvre, 2 fr. 50 pour divers (fournitures, transports, etc...).

b) TRANSPORTS, MANUTENTIONS.

Un deuxième poste supplémentaire doit couvrir les frais des diverses opérations commerciales qui précèdent l'expédition des wagons ou des péniches : transports intérieurs, frais de chantier, mélangeurs, culbuteurs, concasseurs, chargement

sur péniche, etc... Les frais de chargement sur péniche varient d'environ 2 francs au culbuteur et 3 francs à la grue, à 7 francs environ pour les produits classés. Compte tenu de la proportion des envois par fer et des envois par eau, des classés et des produits bruts, nous retiendrons, à titre indicatif, une somme de 2 francs pour les frais de chargement et d'expédition, moitié en main-d'œuvre et moitié sous divers.

c) FRAIS COMMERCIAUX.

Ajoutons, pour mémoire, soit qu'on les incorpore au prix de revient, soit, plus logiquement, qu'on les déduise du produit des ventes, les frais de l'organisation des ventes et les commissions aux intermédiaires.

d) AMORTISSEMENTS.

Nous ne reviendrons pas sur la nécessité des amortissements (1).

Ce qu'on peut appeler le *fonds de renouvellement et d'entretien* représente 8 à 10 francs à la tonne marchande. Nous en avons tenu compte en comprenant, dans le prix de revient de l'extraction brute, les travaux préparatoires, ainsi que les travaux du jour. Les machines et l'outillage sont généralement amortis dans l'année. Restent les immeubles (maisons ouvrières, bâtiments, installations) et la concession, que nous mentionnons ici pour mémoire.

Les extensions productives et les perfectionnements techniques, les prolongements de la houillère dans le domaine électrique ou chimique, sont financés sur la fraction non distribuée du bénéfice.

1. *Supra*, p. 272.

e) IMPÔTS.

Les impôts ont représenté en 1931 une charge de 10 fr. 30 à la tonne marchande, un peu inférieure à celle des années précédentes.

Faut-il comprendre les impôts dans le prix de revient ? La réponse dépend du point de vue auquel on se place.

Certains impôts constituent une charge fixe et inéluctable : par exemple, la redevance fixe des mines, la taxe à la production, les impôts fonciers. Que l'exploitation soit ou non bénéficiaire, il faut payer ces impôts, donc il faut nécessairement les comprendre dans le prix de revient. *A contrario*, on pourrait soutenir qu'il n'y a pas lieu d'y inclure la redevance proportionnelle, fonction des bénéfices et, moins encore, les impôts sur les coupons payés pour le compte des actionnaires : environ 3 fr. par tonne marchande.

En pratique, cette distinction n'a pas prévalu et, tant en France qu'à l'étranger, c'est un usage à peu près constant aujourd'hui, de faire figurer tous les impôts dans le prix de revient. Il ne faut pas perdre de vue, en effet, l'objet même de l'établissement du prix de revient, qui est de servir de base aux prix de vente. Or, il n'est pas un commerçant qui ne tienne compte à l'avance, dans son prix de vente, des impôts qu'il devra acquitter, s'inquiétant moins de leur assiette que de leur paiement. Sans doute, il n'est pas indifférent de connaître leur assiette, qui les rend plus ou moins équitables et plus ou moins supportables, mais leur montant global préévalué, il faut, pour l'équilibre de la trésorerie, s'assurer des recettes couvrant les impôts.

Nous portons donc les impôts pour 10 fr. 30 dans le prix de revient. Si, néanmoins, on voulait en exclure les impôts sur les coupons (impôt cédulaire et taxe de transmission), le montant serait ramené à 7 fr. 50 environ.

En définitive, un ordre de grandeur convenable du prix de

revient du charbon français, à la tonne marchande, peut être présenté comme suit, à titre indicatif :

Main-d'œuvre	62 fr. »
Magasin	14 fr. 50
Chantiers et ateliers.....	3 fr. »
Transports.....	3 fr. »
Frais généraux et divers	5 fr. 50
	88 fr. »
Impôts	10 fr. 30
	98 fr. 30

3° Les prix de revient à l'étranger.

GRANDE-BRETAGNE.

Chaque trimestre, le Secrétaire aux Mines publie le prix de revient moyen de la houille anglaise par tonne disponible pour la vente (tonne de 1.016 kg.).

1928 moyenne.....	14 sh 3 1/4
1929 moyenne.....	13 sh 7 d 1/2
1930 moyenne.....	13 sh 9 3/4
1931 1 ^{er} trimestre	13 sh 6 20
1931 2 ^e trimestre	13 sh 11 10
1931 3 ^e trimestre	14 sh 0 14
1931 4 ^e trimestre	13 sh 6 08
1932 1 ^{er} trimestre	13 sh 6 26
1932 2 ^e trimestre	13 sh 9 99

Il faut ajouter 5 à 6 d pour les charges financières.

Le fait le plus remarquable est que, malgré la suspension de la convertibilité-or du billet de la Banque d'Angleterre, en septembre 1931, et la baisse de 25 à 30 % de la Livre sur le marché des changes, il n'y a eu aucun relèvement des prix intérieurs. Les prix de revient du 4^e trimestre 1931 et du 1^{er} trimestre 1932 sont même sensiblement au dessous des prix de revient des trimestres précédents.

Au cours de 90 francs pour la Livre, le prix de revient moyen du charbon anglais, pendant le deuxième trimestre

1932, ressort à 65 francs environ la tonne de 1.016 kilos, ou 64 francs la tonne de 1.000 kgr.

Le prix de revient se décompose comme suit (3^e trimestre 1931), à la tonne de 1.016 kgr. :

Salaire	9 sh 4 d 31
Matériaux et bois	1 sh 6 d 34
Autres éléments (y compris les amortissements)	2 sh 7 d 14
Œuvres sociales	0 sh 1 d 09
Royalties	0 sh 6 d 21
Total	14 sh 1 d 09
A déduire livraisons aux ouvriers.....	0 0 95
Net.	14 0 14

Les matériaux et bois, notre poste magasin en France, représentent moins de 7 francs à la tonne en Grande-Bretagne, contre plus de 14 francs en France. Cette différence tient aux conditions du gisement, spécialement à la nature du toit plus favorable en Grande-Bretagne, surtout pour les bassins du Nord-Est.

Pour la comparaison des prix de revient dans les différents bassins britanniques, on consultera l'étude parue dans le *Colliery Guardian* du 17 juin 1932.

ALLEMAGNE (Ruhr).

Les mines de la Ruhr publient des renseignements officiels sur le montant des frais de main-d'œuvre par tonne disponible pour la vente :

	Rendement kg	Consomma- tion propre et charbon livré aux mineurs % de l'extract.	Frais de main-d'œuvre par tonne			
			Salaire R. M.	Cotisations patronales aux A. S. R. M.	Traitement des employés R. M.	Total R. M.
1913 ..	943	6	6,32	0,44	0,51	7,27
1928 ..	1.191	9,37	8,22	1,20	0,99	10,45
1929 ..	1.271	8,64	7,94	1,08	0,95	9,97
1930 ..	1.352	9,23	7,68	1,07	1,28	10,03

En 1931, les baisses de salaires concordant avec la hausse du rendement ramènent les frais de main-d'œuvre à la tonne à 8,30 R. M.

En 1932, le rendement étant porté à 1.600 kgr. et les salaires baissés de 10 %, les frais de main-d'œuvre à la tonne se réduisent à 7 R. M. environ.

Au change de 6 francs 10 pour le mark, les frais de main-d'œuvre, y compris les cotisations patronales et le traitement des employés, ne dépasseraient pas 43 francs, contre 62 pour les mines françaises ; et le poste salaires proprement dit, 28 francs contre 47 en France.

Nous savons comment ces fortes compressions de prix de revient ont été obtenues en Allemagne. Nous en avons examiné le mécanisme à propos du rendement et des salaires. Nous n'y reviendrons pas.

Des prix de revient plus détaillés sont établis lors des enquêtes périodiques qu'effectuent les experts du Reichswirtschaftsministerium. Semblable travail a été accompli pour la première fois en novembre 1927, par la Commission Schmalenbach. Il a été repris au début de 1931. Le tableau n° 39 reproduit les deux évaluations, dont certains postes sont d'ailleurs l'objet de contestations de la part des exploitants.

Avec le mark à 6 francs 10, les postes magasin et dépenses diverses sont sensiblement du même ordre de grandeur qu'en France. La grosse économie provient des frais de main-d'œuvre, la supériorité allemande du rendement compensant bien au-delà la différence des salaires. Une moindre charge d'impôt accuse encore l'avantage du charbon de la Ruhr.

Pour 1932, on peut admettre que le prix de revient se trouve ramené aux environs de 12 R. M. ou 73 francs environ.

BELGIQUE.

La Direction générale des mines du Royaume publie annuellement, avec un certain retard, les résultats de l'industrie

TABLEAU N° 39.

PRIX DE REVIENT DU CHARBON DE LA RUHR

(A la tonne marchande).

	Novembre 1927 R. M.	Début 1931 R. M.
A. DÉPENSES D'EXPLOITATION :		
<i>I. Frais de main-d'œuvre :</i>		
Salaires	7,65	6,39
Traitements	0,93	1,19
Assurances sociales	1,18	1,26
Travaux à l'entreprise	0,29	0,28
Total I.....	10,05	9,12
<i>II. Magasin :</i>		
Huiles et graisses	0,07	0,07
Bois de mine.....	0,89	0,88
Fers et métaux	0,84	0,83
Explosifs	0,16	0,11
Matériaux de construction	0,11	0,10
Autres matériaux	0,26	0,20
Vapeur, gaz, électricité	0,17	0,03
Total II	2,50	2,22
<i>III. Dépenses diverses :</i>		
Dégâts de surface	0,30	0,30
Transports	0,06	0,11
Impôts.....	0,64	0,79
Frais généraux	0,37	0,42
Frais de fermeture ou réduction d'exploitation ..	»	0,06
Total III.....	1,37	1,68
Total des dépenses d'exploitation I + II + III ..	13,92	13,02
A déduire recettes d'exploitation	0,04	»
Dépenses nettes d'exploitation	13,88	13,02
B. AMORTISSEMENTS	1,74	1,74
Prix de revient total	15,62	14,76

houillère. La dernière statistique parue concerne l'année 1930 (1).

a) *Ensemble du Royaume.* — Frais de main-d'œuvre par tonne vendable :

	En francs belges	
	1929	1930
Salaires	93,63	99,63
Dépenses sociales	11,09	12,06
	<u>104,72</u>	<u>111,69</u>

b) *Ensemble du Royaume.* — Prix de revient à la tonne d'extraction nette :

	En francs belges	
	1929	1930
Salaires	84,63	90,19
Premier établissement	12,24	13,95
Autres postes	57,27	58,19
Total	<u>154,14</u>	<u>162,33</u>
Contre-valeur en francs français	110	115

c) *Bassin du Sud.* — Prix de revient à la tonne d'extraction nette :

Francs belges	150,30	160,73
Francs français	107	114

Pour passer au prix de revient à la tonne de production marchande, il faut majorer de 10 à 11 % les prix de revient à la tonne d'extraction nette,

soit pour le Royaume :

En 1929	122 fr. français
En 1930	127 — —

D'après ces résultats, on doit considérer que les prix de revient belges sont normalement au niveau des prix français. Les ouvriers belges sont moins payés, mais en compensation leur rendement est moins bon.

Les baisses de salaires appliquées par les mines belges, en

1. *Revue de l'Industrie minière*, n° 279, 1^{er} août 1932.

1931 et 1932, ont eu pour effet de réduire dans de grandes proportions le prix de revient. Avec un salaire moyen de 35 fr. 40 belges ou 25 fr. français, pour un rendement de 600 kgr. environ, la part du salaire dans le prix de revient belge tombe à 42 fr. français environ et comme le salaire constitue 55 1/2 % du prix de revient, celui-ci doit être, pour 1932, de l'ordre de 75 à 80 fr. français à la tonne de production nette ou 85 fr. français environ la tonne marchande.

L'amortissement, sous le vocable premier établissement, est doté de 14 fr. belges par tonne d'extraction nette ou 15 fr. 50 par tonne marchande, équivalant à 11 fr. français environ.

Les dépenses sociales représentent 12 % du salaire.

AUTRES PAYS.

Les mines domaniales des Pays-Bas faisaient état, en 1929 et 1930, d'un prix de revient voisin de 8 florins par tonne. Avec les intérêts et l'amortissement, le prix s'élevait à 9,50-9,60 florins. On remarquera, au passage, l'importance du poste intérêts et amortissement : 16 à 17 fr. français.

En Pologne, le prix de revient en 1931 était estimé par des experts anglais à 7 shillings 9 d, soit 48 francs environ. Les baisses de salaires survenues depuis et conjuguées avec une hausse du rendement à 1.600 kgr. paraissent bien avoir abaissé le prix de revient au-dessous de 40 fr.

Aux Etats-Unis, la revue *Coal Age* a indiqué pour 1929, un prix de revient de 1,35 dollar, dont 1,08 en salaires. Le charbon américain coûte donc moins de 35 fr. la short ton de 907 kgr. ou environ 38 fr. la tonne métrique.

4^o Comparaison d'ensemble.

Servie par des conditions naturelles beaucoup plus favorables qu'en France, l'industrie allemande n'en a pas moins poursuivi une compression drastique de ses prix de revient :

rationalisation négative par la fermeture de nombreux puits, concentration et sélection du personnel, baisses de salaires. Le Reich a apporté son aide à l'industrie par des dégrèvements d'impôts, par une série de mesures tendant à l'abaissement du prix de la vie, et permettant de nouvelles baisses de salaires, imposées au besoin, comme ce fut le cas pour celle du 1^{er} janvier 1932 (décret Brüning du 8 décembre 1931).

La Grande-Bretagne a suivi la même politique de compression des prix de revient. Mais deux circonstances spéciales ont favorisé surtout l'industrie houillère britannique. D'abord, le fait même que, jusqu'au Coal Mines Act 1930, il n'avait été à peu près rien tenté sous le rapport de la rationalisation, ouvre à celle-ci un champ d'application d'autant plus fécond pour l'avenir, tandis que l'Allemagne et la France ont d'ores et déjà poussé l'effort très loin dans cette voie. Ensuite, la dévalorisation de la livre sterling de 30% conjuguée avec le maintien, même l'abaissement des prix intérieurs, a réduit automatiquement de 30% tous les postes du prix de revient-or.

En Belgique, la compression des prix de revient a résulté surtout des baisses de salaires, rendues possibles grâce à un fléchissement très sensible du coût de la vie.

Nous ne parlons pas des Etats-Unis, aux gisements d'une facilité d'exploitation inconnue en Europe, non plus que de la Pologne, à la main-d'œuvre abondante et peu exigeante.

A l'heure actuelle et à titre comparatif, les prix de revient semblent s'être abaissés dans les principaux pays à :

France	98 fr.
Grande-Bretagne	64 »
Ruhr ;	73 »
Belgique.....	85 »
Pologne	40 »
Etats-Unis.....	38 »

(contre valeur en francs français, par tonne marchande de 1.000 kgr.).

Incontestablement, la France s'adjuge les prix de revient les plus élevés. Elle les doit à la stabilité de sa monnaie, aux

charges fiscales, nulle part aussi lourdes, aux dépenses sociales, portées au même taux que dans la Ruhr, au coût élevé de la vie, entretenu par la protection douanière et qui s'oppose à des baisses de salaire de l'ampleur admise à l'étranger. Non que, pour leur part, les exploitants n'aient tout fait pour tirer le meilleur parti possible des gisements, par la rationalisation et par le perfectionnement de l'outillage. Non que les ouvriers eux-mêmes, d'une valeur professionnelle éprouvée, n'aient pas pris conscience des nécessités du moment, en acceptant leur part des sacrifices et en apportant à leur travail une application plus soutenue. Mais l'effort des ouvriers et des exploitants trouve assez vite ses limites, et dans les conditions naturelles, et dans l'ordonnance même de la vie du pays.

L'industrie houillère française, travaillant sans protection sérieuse dans un milieu fortement protégé, sans le stimulant exceptionnel que la dépréciation du change fournit à sa voisine la plus puissante, ne peut évidemment, de ses seules forces, compenser des inégalités systématiques et artificielles, qui accentuent encore, à son égard, le désavantage naturel d'un gisement plus ingrat.

CHAPITRE IV

Les prix de vente et le dumping.

SECTION I

LES PRIX FRANÇAIS

1° Le prix moyen de la production nette.

La Statistique annuelle de l'Industrie Minérale publie le prix moyen annuel de la tonne de production nette, pour l'ensemble des bassins et pour chacun des principaux départements producteurs. Dans le tableau n° 40, nous avons relevé le prix moyen français depuis 1894.

Avant d'aller plus loin, il importe de noter que le prix moyen de la statistique administrative n'a qu'une valeur indicative. Il s'entend de la valeur estimée sur le carreau, non de la réalisation effective des ventes. A cet égard, il n'a rien de comparable au produit moyen des ventes commerciales publié par la statistique anglaise.

De 1876 à 1913, les prix se sont élevés de plus de 50 %. Toutefois, la courbe n'a pas été régulièrement ascendante. De 1894 à 1898, les prix ont été remarquablement stables au niveau moyen de 11 fr. Puis ils s'élèvent rapidement, pour s'inscrire en pointe à 15 fr. 69, en 1901. Ils rétrogradent de plus d'un franc l'année suivante et le mouvement déclinant se poursuit jusqu'en 1905. Mais, dès 1907, le prix moyen remonte à 15 fr. et n'éprouve plus que de faibles variations jusqu'en

1912. En 1913, la tendance à la hausse l'emporte; le prix avance d'un franc.

TABLEAU N° 40.

MOUVEMENT DU PRIX MOYEN DE LA PRODUCTION NETTE
(d'après les évaluations administratives)

Années	Prix moyen à la tonne
	francs
1894.....	11,22
1895.....	11,01
1896.....	10,84
1897.....	10,85
1898.....	11,22
1899.....	12,41
1900.....	14,05
1901.....	15,69
1902.....	14,55
1903.....	14,00
1904.....	13,30
1905.....	12,92
1906.....	13,70
1907.....	14,97
1908.....	15,84
1909.....	15,29
1910.....	14,50
1911.....	15,24
1912.....	15,51
1913.....	16,53
1919.....	55,33
1920.....	81,90
1921.....	83,34
1922.....	75,01
1923.....	76,83
1924.....	82,31
1925.....	82,73
1926.....	105,81
1927.....	112,09
1928.....	100,04
1929.....	110,00

Le mouvement de hausse au cours des vingt années d'avant-guerre correspond à un mouvement général de tous les prix industriels. Mais, pour le charbon, il est aussi la conséquence d'un facteur que nous avons mentionné parmi les caractères distinctifs de l'industrie houillère : la tendance à l'augmentation du prix de revient de l'exploitation à raison de l'épuisement.

sement progressif des gisements les plus riches ou les plus faciles. Il se ressent aussi du poids croissant des charges sociales et de la réduction du temps de travail au fond.

Après-guerre, il devient plus difficile d'analyser le mouvement. Différentes circonstances, que nous nous efforcerons de préciser, interférant dans les prix et gênant les comparaisons d'une année à l'autre et surtout par rapport à l'avant-guerre :

a) L'instabilité monétaire jusqu'en 1926 inclus et les variations de prix de toutes les marchandises ;

b) L'inclusion de la Moselle à partir de 1919. Le prix moyen de ce bassin, en 1919, s'inscrit à 47 fr. 40 contre 57 fr. 40 pour l'ensemble des mines de l'ancien territoire et 55 fr. 33 de moyenne générale. En 1929, les écarts se resserrent : la Moselle est à 108 et la moyenne générale à 110 ;

c) Le déficit des mines sinistrées du Nord et du Pas-de-Calais. En raison même de ce déficit, les mines des bassins du Centre et du Midi ont plus de poids sur la moyenne générale. Et comme leurs prix de revient et de vente sont normalement plus élevés que dans le Nord et le Pas-de-Calais, la moyenne générale s'en trouve temporairement relevée. Ce facteur intervient avec une influence déclinante jusqu'en 1925 ;

d) Les prix de 1919, 1920 et 1921 sont faussés par le régime de la répartition administrative. La surtaxe de compensation levée sur le charbon français jusqu'au taux de 170 % *ad valorem*, a maintenu les prix à un niveau de beaucoup inférieur à celui de la concurrence ;

e) Enfin, et c'est le fait peut-être le plus important à noter parce qu'il subsistera, la production nette de 1929 n'est plus qualitativement comparable à celle d'avant-guerre, en raison même du développement de la préparation mécanique des charbons et de la proportion toujours plus grande des produits classés. Il est normal qu'à une qualité plus soignée, impliquant un sacrifice de tonnage toujours plus lourd, corresponde un certain relèvement des prix.

Normalement, par conséquent, le prix moyen du charbon (production nette) devrait accuser une hausse par rapport aux

prix de gros. Comparons leurs indices respectifs de variation depuis 1913 (% 1913) :

Année	Indice charbon	Indice des prix de gros	Rapport des indices charbon à prix de gros
1913.....	100	100	1
1920.....	495	509	0,97
1921.....	505	345	1,46
1922.....	455	327	1,39
1923.....	465	419	1,11
1924.....	498	489	1,02
1925.....	500	550	0,91
1926.....	640	703	0,91
1927.....	680	617	1,12
1928.....	605	620	0,98
1929.....	665	610	1,09

L'indice charbon est supérieur à celui des prix de gros en 1921 et 1922. A partir de 1923, les deux indices se rapprochent et voisinent à 10 % près.

Le tableau permet de vérifier l'influence des facteurs que nous avons signalés. Mais évidemment, la tendance qui l'emporte tient plus particulièrement aux conditions propres du marché mondial des charbons. Pénurie de charbons et hauts prix aussitôt après la guerre ; vive concurrence en 1925 et jusqu'au déclenchement de la grève anglaise en 1926. La disparition pour six mois du principal producteur européen, en même temps et de beaucoup le plus gros exportateur mondial, provoque une vive envolée des cours pendant le deuxième semestre 1926. La fermeté subsiste en 1927, la demande restant active, les consommateurs reconstituant les stocks épuisés durant la grève anglaise. En 1928, la demande fléchit et la concurrence reprend ; les prix baissent. En 1929, une ère d'exceptionnelle prospérité, un hiver très froid, impriment au marché de nouveaux éléments d'activité et de fermeté.

Les écarts de prix entre bassins appellent quelques explications. Dans certains cas, ces écarts correspondent à des productions en sortes ayant des valeurs marchandes inégales. Ainsi, le Nord produisant des charbons maigres, plus diffi-

ciles à écouler que les gras, obtient un prix moyen inférieur au Pas-de-Calais. Mais, les écarts de prix reflètent surtout l'inégalité dans la condition respective des bassins vis-à-vis de la concurrence. Les bassins du Nord, du Pas-de-Calais et de la Moselle, aux prises immédiates avec le charbon étranger, subissent des limitations de prix plus rigoureuses.

Cependant, qui se contente d'un prix inférieur, a du moins la possibilité de le consentir. C'est peut-être l'observation la plus importante. Les prix de revient élevés du Centre et du Midi obligent ces bassins à limiter leur expansion à des zones rapprochées, pour s'assurer un prix de vente rémunérateur. Au contraire, les mines du Nord et du Pas-de-Calais, les mines de Blanzv, et surtout celles de la Moselle, aux conditions de production plus favorables, peuvent écouler leurs produits dans des zones plus disputées où les prix de revient sont nécessairement plus bas.

Ainsi, les « valeurs », loin de représenter la force et la richesse d'un bassin sont plutôt l'indice d'une limitation de ses moyens, dans les périodes de concurrence, comme la période actuelle. En tout cas, ces explications montrent qu'il convient de ne pas recevoir, sans précaution, l'expression « valeur » qu'emploie l'Administration dans la statistique officielle.

Rapportés à 1913, les prix moyens de 1929 accusent des variations à peu près parallèles pour le Nord et le Pas-de-Calais, la Loire et la Bourgogne (Blanzv). Ils atteignent le coefficient 6 1/2, moyenne générale des bassins. Par contre, le coefficient est porté à 7 1/2 dans les autres bassins du Centre et du Midi et même à 8 1/2 pour le Tarn et l'Aveyron. Les conditions de 1929 ont sans doute été favorables à l'industrie houillère, mais les forts coefficients des bassins centraux et méridionaux ont aussi une autre cause, moins favorable, dans l'augmentation même des prix de revient, qui fait pression sur les prix de vente et, les maintenant nécessairement à un niveau élevé, enraye l'expansion de la production :

(A la tonne d'extraction nette.)

Prix moyen annuel

	1913	1929	Coefficient 1929/1913
Nord et Pas-de-Calais	16,36	107	6,5
Loire	19,21	125	6,5
Bourgogne et Nivernais	16,77	112	6,6
Gard et Hérault	19,02	144	7,5
Tarn et Aveyron	13,92	119	8,5
Bourbonnais	15,11	110	7,3
Auvergne	17,22	129	7,5
Provence (lignite).....	11,05	80	7,3
Ensemble de la France ..	16,55	110	6,6

Les prix moyens de la statistique se rapportent à la tonne de production nette. Mais les mines ne vendent effectivement que leur production marchande, après déduction de leur consommation propre en charbon et des tonnages distribués au personnel. Les prix de vente s'expriment évidemment à la tonne marchande. Pour donner au prix moyen de la statistique le sens d'un prix de vente moyen à la tonne marchande, il suffira, en première approximation, de majorer tous les chiffres de 11 %, cette proportion valable du moins pour la période d'après-guerre et les principaux bassins.

La valeur globale de la production houillère française, en 1929, s'est élevée à plus de 6 milliards de francs, contre 676 millions en 1913 :

	Production nette en milliers de tonnes	Valeur en millions de francs
1913 (anciennes frontières)	40.844	676,2
1928 (nouvelles frontières).....	52.440	5.246,0
1929 —	55.977	6.058,6

Il n'est pas douteux que les résultats définitifs de 1930 seront inférieurs à ceux de 1929. Ceux de 1931 et surtout ceux de 1932 marqueront un recul important, en raison de l'accentuation de la crise.

2° La mercuriale des mines du Nord et du Pas-de-Calais.

Les prix « constatés » par le Comptoir d'expansion des mines du Nord et du Pas-de-Calais à Douai peuvent aussi fournir une première indication des prix de vente du plus important de nos bassins. Mais il est bien entendu qu'il ne s'agit que d'une indication.

Les prix constatés par le Comptoir de Douai, en effet, ne s'imposent pas obligatoirement aux compagnies qui restent maîtresses de leur action commerciale. Ils ne sont valables que pour une zone dite intérieure, couvrant *grosso modo* la région du Nord comprise entre le département de l'Oise et la frontière belge; il est vrai que cette zone, à très forte consommation, constitue bien le principal débouché des mines adhérentes. En outre, les gros consommateurs, métallurgie, chemins de fer, secteurs électriques, bénéficient de conditions particulières plus avantageuses.

En sorte que les prix de Douai ont plutôt la signification de prix maxima que de prix moyens, pour le commerce de gros et demi-gros.

Sous ces réserves, l'observation du mouvement de la mercuriale présente cependant un grand intérêt. Le premier est d'isoler chaque sorte de combustible, toujours comparable à elle-même, indépendamment des progrès accomplis dans la préparation des charbons. On pare ainsi l'objection que soulevait le prix moyen.

Le deuxième est de suivre les prix jusqu'à ce jour tandis que la statistique officielle du prix moyen n'a encore été publiée que pour 1929.

Le troisième, en choisissant comme sorte de référence le tout-venant industriel 20-25 %, est d'observer l'un des indices économiques les plus importants. Le prix du tout-venant est, en effet, la base des tarifs de charbons, également la base des

discussions relatives aux salaires et aussi, dans bien des cas, un élément de base des marchés industriels.

Le tableau n° 41 montre les variations du prix du tout-venant en francs papier et en francs-or, ainsi que son rapport avec l'indice des prix de gros.

Du plus haut, en décembre 1926, au sextuple du prix d'avant-guerre, le tout-venant revient au coefficient 5,12, en février 1932.

En valeur-or, le prix actuel est très sensiblement au niveau de 1913, après l'avoir presque doublé en 1919 et s'être effondré à moins de 60 %, en juillet 1926, au moment de la dépréciation maxima subie par notre monnaie.

Comparativement aux prix de gros, à sa plus forte poussée en hausse, en décembre 1926, le coefficient 6,18 du tout-venant était encore inférieur d'un point à la moyenne annuelle 7,03 des prix de gros en 1926. Jusqu'en 1930, l'indice des variations du tout-venant est resté constamment inférieur à celui des prix de gros.

Ce n'est que tout récemment que l'indice des prix de gros s'est abaissé en-dessous de l'indice du tout-venant. De là à affirmer que le charbon est trop cher, il n'y a qu'un pas, vite franchi par ceux que n'embarrassent point les considérations adjacentes et qui entendent cependant porter un jugement moral sur les faits économiques.

Il est normal que l'on compare le prix du charbon aux prix de gros, d'autant que l'indice propre du charbon entre dans le calcul de l'indice des prix de gros. Néanmoins, il ne faut pas perdre de vue, en même temps, que le charbon a un prix de revient et que dans ce prix de revient les salaires, dépendant à leur tour des prix de détail et du coût de la vie, entrent pour les deux tiers. Pour une large part, par conséquent, le prix du charbon dépend des prix de détail. Donc, pour porter une appréciation d'ordre moral sur le prix du charbon, pour savoir si les prix sont justes et équitables, ce n'est plus à l'in-

dice des prix de gros qu'il faut se référer, mais à l'indice des prix de détail.

L'indice du charbon a moins baissé que l'indice des prix de gros, précisément parce que les prix de détail n'ont pas suivi les prix de gros. Le décalage anormal des prix de détail par rapport aux prix de gros est certainement une des principales causes des difficultés que rencontre l'industrie houillère.

On ne peut abaisser les salaires sans abaissement compensateur du prix de la vie et, faute de comprimer les salaires, on ne peut comprimer le prix de revient du charbon au niveau de la concurrence.

Ce décalage des courbes indiciaires charbon, prix de gros et prix de détail est d'une telle importance que, pour le faire mieux apparaître, nous en avons fait l'objet d'une représentation graphique.

TABLEAU N° 41.

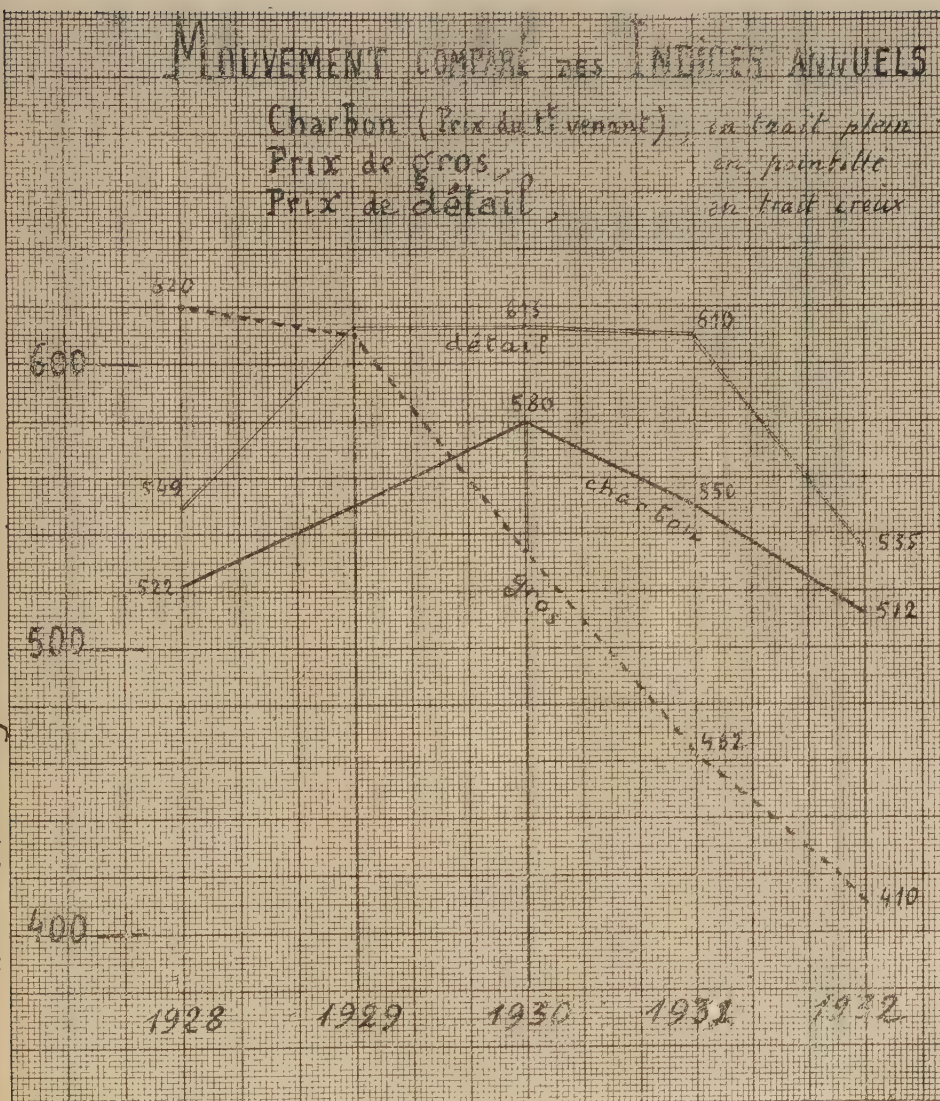
BARÈME DU TOUT-VENANT INDUSTRIEL 20/25 %
DU NORD ET DU PAS-DE-CALAIS

Dates	En francs-papier		En francs-or		Indice annuel des prix de gros
	Barème	% 1913	Contre-valeur	% 1913	
1913	20,50	100	20,50	100	100
1919 juillet	54,50	265	40,70	198	»
1920 —	71	346	29,85	146	509
1921 —	80	390	32,55	158	345
1922 —	70	340	29,80	145	327
1923 —	77	375	23,50	115	419
1924 —	79	385	21	103	489
1925 —	79,20	385	18,80	92	550
— décembre	79,60	388	15,42	75	
1926 juillet	99,30	488	12,10	59	703
— décembre	126	618	25,82	126	
1927 juin	112	546	22,76	111	617
1928 juin	107	522	21,75	106	620
1929 avril	110	536	22,35	109	610
— mai	114	556	23,17	113	
— décembre	119	580	24,17	118	
1930 (toute l'année)....	119	580	24,17	118	537
1931 janvier	116	565	23,58	115	462
— avril	112	546	22,76	110	
1932 février	105	512	21,32	104	410

Indice moyen annuel, base 100 en 1913/14

MOUVEMENT COMPARÉ DES INDICES ANNUELS

Charbon (Prix du 1^{er} venant), en trait plein
 Prix de gros, en pointillés
 Prix de détail, en trait creux



Années

TABLEAU N° 42.
BARÈME DES PRINCIPALES SORTES DU NORD ET DU PAS-DE-CALAIS

Dates	Tout venant industriel 20/25	Grains lavés 10/30 gras	Têtes de moineaux lavées maigres	Boulets	Gros coke métallurgique (1)
1928.....	fr. 107	fr. 131	fr. 250 189 209	fr. 140 123 138	fr. 150
1929 { 1 ^{er} janvier..... 1 ^{er} avril..... 1 ^{er} mai..... 1 ^{er} octobre.....	107 110 114 119	131 136 141 149	209 213 244 244	120 122 140 140	150 155 160 169
1930 tarif du 1 ^{er} octobre 1929 sans changement					
1931 { 1 ^{er} janvier..... 1 ^{er} avril.....	116 112	140 132	244 229	135 130	158 145
1932 1 ^{er} février.....	105	122	229	130	129

1. A l'exception du coke destiné aux Hauts fournaux ; les marchés correspondants bénéficient d'un prix spécial.

Le tableau n° 42 reproduit les barèmes des principales sortes du Nord et du Pas-de-Calais depuis 1928 :

Deux sortes de charbons à usage industriel : tout-venant 20/25 % et grains lavés 10/30 gras ;

Deux sortes pour foyers domestiques : têtes de moineaux lavées 30/50 maigres et boulets ;

Une sorte de coke à usage industriel ; coke métallurgique.

Pour les sortes foyers domestiques on observera que les prix d'octobre à mars inclus sont des prix d'hiver toujours plus élevés que les prix d'été, en vigueur d'avril à septembre, avec majoration de mois en mois.

Pour le coke métallurgique, les prix indiqués sont les prix applicables aux petits marchés pour petites usines et moyens consommateurs. Les livraisons de gros coke aux hauts fourneaux font l'objet de marchés spéciaux à prix réduit, suivant une formule à échelle (1).

SECTION II

LE DUMPING ÉTRANGER

1° Généralités.

Le dumping a pour principale caractéristique la vente systématique des tonnages à l'exportation, à des prix inférieurs aux prix intérieurs et même au prix de revient. C'est un sacrifice, que consent l'exportateur pour conquérir ou conserver des débouchés, dans la lutte contre la concurrence. C'est un sacrifice, en principe, temporaire.

La pratique du dumping, dans le commerce charbonnier international, est née de la rivalité des pays gros producteurs et gros exportateurs. La compétition est devenue d'autant plus

1. *Infra*, chap. VII, 9°.

après que la production mondiale s'est développée et que la consommation avait déjà plutôt tendance à se restreindre, pour se dérober ensuite.

Au centre même de la compétition européenne, le marché français a été le principal enjeu et la terre d'élection du dumping.

L'industrie houillère française a dû suivre la concurrence et abaisser ses prix de vente bien au delà de la marge que laissait la réduction, limitée, de ses prix de revient. Elle a supporté le poids de cette baisse sur une grande partie de sa production écoulée sur le marché français, tandis que les producteurs étrangers limitaient évidemment leur charge à la part, malgré tout modeste, du tonnage exporté. Mais, en outre, à mesure que les prix de vente imposés par la concurrence ont entamé les prix de revient français, les charbons français ont dû se replier devant la concurrence, les mines « marginales » ont dû fermer, et l'invasion des charbons étrangers s'est accentuée.

Il faut bien souligner que le dumping a une cause extérieure à la France.

Il faut bien souligner aussi que de pratique temporaire, individuelle et privée, dans son essence, le dumping est devenu un système permanent, collectif, organisé, avec l'assistance plus ou moins officielle des gouvernements étrangers. Le libre jeu des facteurs naturels économiques a été faussé par l'esprit de système, dans un but politique de destruction, par écrasement, des forces économiques rivales. Car, les seuls avantages naturels des productions étrangères n'eussent pas suffi à leur assurer les débouchés qu'elles ont ravis, sur son propre marché, à la production nationale.

Nous passerons rapidement en revue les méthodes de dumping et les prix d'exportation des trois principaux pays protagonistes du drame actuel.

2^o Le dumping britannique.

Il faut bien reconnaître que la différenciation des prix en Grande-Bretagne, entre les ventes intérieures et l'exportation, est assez difficile à établir, et les Anglais se défendent d'ailleurs de la pratiquer. En fait, cependant, on vend moins cher au dehors qu'au dedans. Même s'il s'agit d'une pratique commerciale courante en période d'encombrement, le fait n'en subsiste pas moins. Depuis le Coal Mines Act 1930, les prix *minima* sont bien, en principe, les mêmes, quelle que soit la destination du charbon, mais l'évolution des prix réels a été sensiblement différente sur le marché intérieur et à l'exportation.

A. — LES SUBSIDES GOUVERNEMENTAUX.

La différenciation des prix a changé de sens à partir de 1922. Dans la première période 1919-1921, ce sont les bénéfices tirés de l'exportation qui ont permis le maintien de bas prix intérieurs. A l'inverse de 1919-1921, les 70 % de la production vendus au dedans payent, en 1925, les pertes subies sur les 30 % vendus au dehors. Le consommateur intérieur fait les frais de la politique gouvernementale des hauts salaires et du maintien du volume des exportations.

Du 1^{er} août 1925 au 1^{er} mai 1926, à cette politique le gouvernement lui-même apporte sa contribution en octroyant un subside à la production. Par tonne disponible pour la vente, le subside s'est élevé à 2 sh. 8 d 75 pour l'ensemble des mines britanniques, à 4 sh. 3 d 25 pour le Sud du Pays de Galles, principal bassin exportateur vers la France,

Il en a coûté 23.007.849 livres sterling au contribuable anglais.

Mais, grâce aux subsides, de mars 1925 à mars 1926, les exportations mensuelles de houille crue se sont accrues de 311.000 tonnes ou 7 %, le prix f.o.b. moyen s'est abaissé de 3 sh. ou 14 1/2 %. Grâce aux subsides, le charbon britannique, offert

à bas prix, a pu reconquérir les débouchés extérieurs qui lui avaient échappé.

B. — LE PLAN DES CINQ COMTÉS.

Depuis 1928, les mines du Midland se sont constituées en association (Central Collieries Commercial association), dirigée par un Comité exécutif, en vue d'une action commune concertée qui a fait l'objet d'un plan d'ensemble, dit plan des Cinq Comtés.

Un Comité a spécialement reçu mission d'orienter la politique d'exportation. Il l'a orienté dans le sens d'un développement des exportations, au moyen d'une subvention, la charge de celle-ci étant répartie sur toute la production, au moyen de cotisations.

De fait, les exportations des cinq Comtés ont progressé rapidement :

(En tonnes de 1.016 kilos.)

Exercice 1927/1928	2.566.733
1928/1929	4.728.534
1929/1930	7.018.712

(l'exercice commence le 1^{er} avril)

Par tonne exportée, la subvention a été :

Du 2 au 30 avril 1928	2 sh
Du 1 ^{er} mai au 5 août 1928	4 sh
Du 6 août au 30 novembre 1928	4 sh
Du 1 ^{er} décembre 1928 au 31 mai 1929	3 sh 4 d
Du 1 ^{er} juin au 10 juillet 1929	2 sh
Du 10 juillet au 30 septembre 1929	1 sh
Du 30 septembre 1929 au 28 février 1930	1 sh 6 d
Du 1 ^{er} mars 1930 au 8 mai 1930	3 sh
Du 9 mai 1930	2 sh

La charge de la subvention, pour l'exercice 1929-1930, s'est élevée au total à 891.804 livres sterling. Elle a été supprimée dans le courant de l'année 1930.

C. — LE DUMPING DE CHANGE.

Le 21 septembre 1931, l'abandon de l'étalon-or par la Grande-Bretagne entraîne une chute immédiate du change anglais à 99 fr. pour la Livre, contre 124 fr. au pair, soit 20 %. Dès décembre 1931, le change tombait à 88 fr., soit une dévalorisation de 30 %. En 1932, après un relèvement passager à 92 fr. dans le courant du 1^{er} semestre, la Livre est redescendue à 88, puis 84 fr. fin octobre, perdant alors 32 % de sa valeur au pair.

Les industries britanniques travaillant à l'exportation et, en première ligne, l'industrie houillère, ont directement profité de la dévalorisation, celle-ci n'ayant été compensée par aucun réajustement des prix inférieurs. Au déficit moyen d'exploitation de 2 d par tonne, pendant le 3^e trimestre 1931, succède un bénéfice de 7 d, pour le 4^e trimestre. Les prix f.o.b. d'exportation en livres sterling n'ont pas été relevés. Ils se sont maintenus, sans plus, durant le 4^e trimestre, au niveau des trimestres précédents.

Grâce à cette politique, l'industrie houillère britannique a repris l'avantage sur ses concurrentes. Qui eût pu, en effet, dans un pays à monnaie-or, comprimer son prix de revient, donc abaisser les salaires, de plus d'un quart en un seul trimestre ?

L'artifice britannique a justifié les mesures de défense prises à peu près partout sur le continent contre cette forme nouvelle du dumping. N'auraient été ces mesures, l'exportation anglaise se fût assurée de rapides progrès ; sur tous les marchés, elle eût évincé ses concurrentes.

Les autres pays exportateurs, principalement la Pologne et l'Allemagne, ont dû s'aligner aux conditions britanniques. Les prix d'exportation étant très généralement stipulés en monnaie anglaise, il en est résulté des pertes importantes sur les contrats en cours, pour les exportateurs allemands et polonais. En Pologne, un sous-comité gouvernemental a chiffré entre

50 et 60 millions de zloty, soit environ 150 millions de francs, la perte subie par les exportateurs polonais. Dans la Ruhr, la chute de la livre sterling, a nécessité un relèvement de l'Umlage de 50 pfennig, dès le mois de septembre 1931, la perte sur les contrats en cours à l'exportation étant évaluée à 8 millions de R. M., soit près de 50 millions de francs.

Mais quelle qu'ait été l'efficacité des mesures de défense ou d'adaptation prises par le continent, un fait s'impose, auquel l'abandon de l'étalon-or n'est certes pas étranger, c'est que la production houillère britannique a pu maintenir son niveau de 1931. L'extraction du 1^{er} semestre 1932, comparée à celle du 1^{er} semestre 1931, ne baisse que de 2,80 %. En France, le recul est de 11,8 %. En Allemagne, il atteint 16,5 % et en Pologne 22,8 %. Les exportations houillères polonaises rétrogradent de 6,5 millions de tonnes à 4,7 millions, en perte de 30 %. Sur le marché scandinave, où la compétition anglo-polonaise bat son plein, le charbon polonais rétrocède la prééminence au charbon britannique ; de 288.837 tonnes en août 1931, la part britannique remonte à 445.842 tonnes en juillet 1932, 447.669 en août 1932.

D. — LES DÉTAXES DE TRANSPORT.

L'initiative gouvernementale en faveur des exportations s'est encore exercée par un moyen détourné, qui a entraîné l'abaissement des frais de transport entre la mine et le port d'exportation.

Dans le Sud du Pays de Galles, le charbon d'exportation supportait, avant l'embarquement, une charge de 2 sh. 5 d 1/2 par tonne, en 1928. Au 1^{er} décembre 1931, cette charge se trouve réduite à 1 sh. 4 d 1/2.

	1928	1932
Transport	1 sh 9 d	11 d
Embarquement et pesage	4 d 1/2	3 d 1/2
Droit sur navire en trafic étranger (à la tonne registre).....	4 d	2 d
	2 sh 5 d 1/2	1 sh 4 d 1/2

La réduction des frais de transport résulte des détaxes de local rates, appliquées à titre transitoire depuis le 1^{er} décembre 1928, et à titre définitif depuis le 1^{er} octobre 1929. Ces détaxes ont été accordées par le gouvernement, à charge pour les compagnies de chemin de fer d'en affecter le bénéfice à des dégrèvements de transport.

Dès le 1^{er} octobre 1929, les chemins de fer ont supprimé la majoration fixe ou flat rate de 1 d. 1/2 et consenti une réduction de 25 % sur le principal du tarif. La réduction sur le principal a été portée à 27 1/2 %, le 1^{er} octobre 1930, à 30 %, le 1^{er} décembre 1931, à 41 1/2 % en 1932.

Le Railway Clearing house a chiffré à 2.955.411 livres sterling le montant annuel du dégrèvement sur les houilles exportées pour la période du 1^{er} octobre 1929 au 30 septembre 1930.

En même temps, la Great Western Railway a augmenté ses rabais sur le coût des opérations effectuées dans les docks du sud du Pays de Galles, réduisant aux taux précédemment indiqués les droits d'embarquement et de pesage, ainsi que le droit sur les navires en trafic étranger.

E. — LA COMPRESSION DES FRETS MARITIMES.

Nous verrons au chapitre suivant que le transport maritime du charbon anglais a conservé tout le profit de la baisse du change anglais, les frets toujours stipulés en monnaie anglaise n'ayant subi aucune augmentation après l'abandon de l'étalon-or.

F. — LES PRIX F.O.B D'EXPORTATION.

Les différentes mesures de dumping trouvent leur synthèse dans les prix f.o.b. d'exportation. Ceux-ci constituent la base même du commerce international, par suite de la prééminence en tonnage des exportations britanniques, comparées à celles des autres pays. C'est à peine si cette prééminence a pu être contestée, ces dernières années, par la Pologne. La baisse du

change anglais a, pour un temps au moins, rendu à l'exportation britannique sa suprématie traditionnelle.

Les prix f.o.b. britanniques ont donc pratiquement la signification de véritables cours mondiaux.

La statistique officielle publie les moyennes mensuelles et annuelles des prix f.o.b. pour l'ensemble des exportations britanniques, tous bassins et toutes sortes de combustibles.

Le tableau n° 43 reproduit les moyennes annuelles de 1913 et des années d'après-guerre. En une dizaine de chiffres, il résume toute l'histoire du commerce charbonnier international d'après-guerre. Renvoyant à la 1^{re} partie, chapitre II, à propos des hauts prix de 1920, nous constaterons depuis lors, une baisse à peu près ininterrompue des prix f.o.b. jusqu'en 1928, à peine relevés en 1929, année de la plus forte consommation et maintenus sensiblement au même niveau depuis quatre ans. Mais les 16 sh. 3 de 1932 ne correspondent plus qu'à 11 ou 12 shillings-or, soit une baisse de plus de 2 sh. par tonne, par rapport à 1913.

Les moyennes mensuelles de 1931 et 1932 apparaissent dans le tableau n° 44. Ce tableau permet de vérifier que l'abandon de l'étalon-or au 21 septembre 1931 n'a exercé aucune répercussion sur les prix, qui continuent même de s'abaisser au cours du 1^{er} trimestre 1932.

Le tableau n° 44 permet, en outre, une comparaison des prix f.o.b. pour l'exportation toutes destinations et pour l'exportation vers la France. Celle-ci représente en tonnage sensiblement le quart de celle-là. Jusqu'en octobre 1931, le prix f.o.b. universel et le prix f.o.b. vers la France ont été sensiblement égaux. Par contre, depuis novembre 1931, le prix f.o.b. vers la France dépasse de 1 sh. le prix f.o.b. toutes destinations.

Faut-il voir dans la permanence de cet écart une discrimination à nos dépens et un effet du contingentement de l'importation des charbons en France, en suite du décret du 10 juillet 1931 ? N'exagérons rien et constatons simplement que la

majoration de 1 sh. des prix f.o.b. pour la France correspond à une proportion accrue de produits classés dans les envois vers la France, proportion qui passe de 47 % en 1930, à 50 % en 1931, à 58 % en 1932. (Voir page 452).

Plus demandés, les gros et les classés, surtout les anthracites, présentent une certaine fermeté. Les menus et les tout-venants, au contraire, accusent leur dépression. Voici d'ailleurs les prix f.o.b. moyen par sortes, pour les exportations vers la France :

	1930	1931	1932
Gros	19 sh 8 1/2	20 sh	20 sh 11
Classés	20 sh 1 1/2	19 sh 11	21 sh 3
Menus	12 sh 5 1/2	11 sh 6	11 sh 2 1/4
Tout-venants	15 sh 1 1/2	14 sh 1	13 sh 10

TABLEAU 43.

PRIX F.O.B ANNUEL D'EXPORTATION ANGLAIS
(Toutes destinations)

Houille (cargaisons)

Moyennes annuelles à la tonne de 1.016 kg.

Années ₁	Sh.	d.
1913.....	13	11
1920.....	79	11
1921.....	34	10
1922.....	22	6
1923.....	25	1
1924.....	23	5
1925.....	19	10
1926.....	18	7
1927.....	17	9
1928.....	15	7
1929.....	16	2
1930.....	16	8
1931.....	16	3
1932.....	16	3

TABLEAU N° 44.

PRIX F.O.B MENSUEL D'EXPORTATION ANGLAIS

HOUILLE (CARGAISONS)

(Moyennes mensuelles à la tonne de 1.016 kilos.)

Années et mois	Toutes destinations	France	Observations
	sh. d.	sh. d.	
1927 moyenne	17,9	17,4	
1928 —	15,7	15,5	
1929 —	16,2	15,41	
1930 —	16,8	16,8	
1931 janvier	15,8	15,2	Grève du Pays de Galles.
février	16,3	16,0	
mars	16,0	16,3	
avril	16,1	15,8	
mai	16,4	16,4	
juin	16,4	16,4	
juillet	16,3	16,6	10 juillet. Contingentement.
août	16,2	15,11	21 sept. abandon de l'étalon-or.
septembre ...	16,5	16,5	
octobre	16,4	16,8	12 nov. Taxe compensatrice de change.
novembre	16,4	17,1	
décembre	16,2	17,3	
1931 moyenne	16,3	16,3	
1932 janvier	15,11	16,9	
février	15,9	16,2	
mars	15,10	16,3	
avril	16,1	16,11	
mai	16,5	17,3	
juin	16,4	17,4	
juillet	16,7	17,11	
août	16,4	17,3	
septembre	16,7	17,11	
octobre	16,3	17,9	
novembre	16,8	18,5	
décembre	16,3	18,7	
1932 moyenne	16,3	17,4	

3^o Le dumping allemand : l'Umlage.

Le syndicat houiller rhénan-wesphalien, ou Kohlen Syndikat, soutient la lutte sur les marchés extérieurs au moyen d'une cotisation, dite « Umlage », levée sur l'ensemble de ses adhérents.

Pour saisir la signification exacte de l'Umlage, il est nécessaire de rappeler l'essentiel des règles de fonctionnement du Kohlen Syndikat.

La politique des ventes se fonde sur une distinction entre deux zones : l'une intérieure ou non contestée (*Unbestrittenes Gebiet*) l'autre extérieure ou contestée (*bestrittenes Gebiet*). Dans la première, le Kohlen Syndikat est pratiquement maître de ses prix ; dans la seconde il doit vendre au cours que la concurrence mondiale lui impose.

La zone contestée comprend tout l'étranger, la région de Hambourg, ainsi que la majeure partie des territoires allemands situés à l'Est de l'Elbe.

L'assemblée générale du Kohlen Syndikat arrête, d'après l'état du marché, les *Richtpreise*, ou prix de base, qui servent à l'établissement des prix comptables, ou *Verrechnungspreise*, par le Conseil de direction du Syndicat (*Vorstand*). Ces prix comptables sont fixés mois par mois et pour chaque sorte. Ils sont comptables parce qu'ils sont appliqués aux décomptes mensuels du Syndicat avec les mines adhérentes. Les mines sont créditées du prix comptable pour tous les tonnages vendus par le Syndicat, quelle que soit la destination des fournitures, en zone contestée ou non, et quel que soit le prix effectif de vente.

Les ventes dans la zone non contestée s'effectuent, en principe, aux prix officiels de vente du Kohlen-Syndikat, ou *Verkaufspreise*, prix homologués par le Reihskohlenverband et publiés au journal officiel de l'Empire (*Reichsanzeiger*).

Il existe une relation constante entre le prix officiel de vente et le prix comptable, celui-ci se déduisant de celui-là après

prélèvement de la commission de 6 % allouée au Kohlen-Syndikat, comme première couverture de ses frais commerciaux, ainsi que de l'impôt sur le chiffre d'affaires (Umsatzsteuer) porté, le 1^{er} janvier 1932, de 0,85 à 2 %.

La bonification aux mines du prix comptable répond à un équilibre approximatif pour les opérations à l'intérieur de la zone non contestée, quoique toutes les ventes ne s'effectuent pas au prix officiel et que les frais réels du Kohlen Syndikat excèdent souvent 6 %. Mais, pour les opérations en zone contestée, l'équilibre est nettement rompu. Les mines sont néanmoins créditées du prix comptable, comme s'il s'agissait toujours de ventes en zone intérieure. La différence que laissent les différentes opérations et qui correspond grossièrement à l'écart des prix existant entre le marché d'exportation et le marché intérieur allemand, est précisément couverte par l'Umlage.

L'article 34 du contrat du 30 avril 1925 définit ainsi l'Umlage :

En couverture de tous ses frais commerciaux et afin d'éviter qu'il ne subsiste aucun déficit à la charge du syndicat, et pour autant que les autres ressources auront été insuffisantes à cet égard (commission de 6 %), le syndicat lèvera une cotisation sur tous les membres adhérents, sous la forme d'une égale répartition à la tonne, étendue à tous les tonnages venant en compte sur les participations à la vente et à la consommation.

Ainsi, la charge des différences de prix à l'exportation se trouve répartie entre toutes les mines, au prorata du tonnage débité, compris le tonnage livré aux usines des mines-usines.

Cependant, des tempéraments ont été apportés à l'assiette de l'Umlage en faveur des mines-usines, après des discussions très vives qui, lors de chaque renouvellement du Kohlen Syndikat, ont mis aux prises les mines-usines et les mines pures. On sait qu'on appelle mines-usines, les Konzerne groupant sous un même contrôle, des exploitations houillères et des usines métallurgiques, hauts fourneaux et aciéries. Par oppo-

sition, les mines pures ne comprennent que des exploitations houillères. Les mines pures portent la totalité de leurs tonnages en compte sur la participation à la vente (*Verkaufsbeteiligung*), tandis que les mines-usines en distraient le tonnage nécessaire à la consommation propre de leurs usines (*Hütten-selbstverbrauch*) qui vient en compte sur la participation à la consommation (*Verbrauchsbeteiligung*). En passant, on se gardera bien de confondre la consommation propre des usines (*Hüttensebstverbrauch*) et la consommation propre des mines (*Zechenselbstverbrauch*); celle-ci est commune à toutes les mines, celle-là n'existe au contraire que dans le cas des mines-usines.

Rien ne révèle mieux la signification véritable de l'Umlage à l'égard des exportations que les raisons mêmes avancées par les mines-usines pour s'y soustraire. La thèse Thyssen, qu'admet dans l'ensemble la sentence arbitrale rendue le 24 juillet 1931 par le Dr Bennhold, part de cette observation que le charbon livré aux usines est en partie exporté sous la forme des produits sidérurgiques et que l'assujettir à l'Umlage serait le charger une deuxième fois d'un sacrifice de prix d'exportation. Aussi la sentence du 24 juillet 1931 a-t-elle décidé que les tonnages en compte sur la participation de consommation seront, à l'avenir, exonérés de l'Umlage, dans une proportion égale à la proportion existant entre la production des produits sidérurgiques comptoirés et leur exportation directe ou indirecte par la Communauté de l'acier, dans la limite d'un maximum de 55 % et à la réserve près des frais généraux du Kohlen Syndikat évalués de 5 à 7 pf par tonne, qui continueront d'être prélevés sur tous les tonnages.

Dans son mémoire de 1929, le Bergbau Verein d'Essen a pourtant tenté de contester l'opinion dominante à l'égard de l'Umlage, en soutenant qu'il ne s'agit pas d'une subvention destinée au financement des ventes à l'extérieur mais d'un simple *procédé de calcul comptable*, valable aussi bien pour les ventes intérieures que pour les ventes extérieures. Il est faux, ajoute le mémoire, de tirer du seul montant de

l'Umlage, sans autre considération, des conclusions définitives quant au volume du débit extérieur. En réalité, le taux de l'Umlage est déterminé par la différence entre le prix comptable, majoré des frais du Syndicat, et le produit réel des ventes.

Le *Colliery Guardian* du 28 mars 1929 n'accepte pas ce raisonnement. Il peut, dit-il, être légitime de lever une contribution sur les marchés intérieurs, pour soutenir l'exportation, mais c'est pure casuistique de dénoncer une telle pratique sous le nom de subside, quand le Yorkshire y recourt (*supra*, Plan des Cinq Comtés) et de la déguiser du nom innocent de « procédé de calculation comptable » quand elle est employée dans la Ruhr.

A notre avis, pourtant, subsiste encore une nuance entre l'Umlage et les subsides anglais. Ces derniers ont nettement le caractère de primes directes à l'exportation, voire d'un engagement préalable à la baisse des prix. Emanant du plus gros pays exportateur, arbitre des prix mondiaux, l'artifice est gros de conséquence et met plus gravement en jeu la responsabilité de ses auteurs. Au contraire, dans une certaine mesure, le Kohlen Syndikat est fondé à soutenir qu'il ne provoque pas, mais subit la baisse des prix, que l'Umlage n'est pas fixé *a priori*, mais calculé après coup, mois par mois, selon le résultat des ventes effectives du mois écoulé à la manière d'une soulte de péréquation.

Quelque différence de nature qu'il y ait entre les deux conceptions, elles ont cependant ceci de commun qu'elles mettent le vendeur en condition de soutenir la lutte des prix sur le marché extérieur, en prélevant les ressources nécessaires sur un fonds collectif spécialement institué et alimenté par des subventions ou des contributions volontaires, dans un but de dumping.

La position des mines de la Ruhr, en face du problème de l'exportation est connue. Elle a d'ailleurs été précisée dans le mémoire de 1929. Il y a surabondance de charbons dans le monde, constate le mémoire. Tant que les pays exportateurs de

charbon se feront aussi durement concurrence qu'aujourd'hui, il faudra vendre le charbon moins cher à l'extérieur qu'à l'intérieur. C'est la concurrence qui détermine le prix. On n'est libre que de décider si l'on doit vendre ou refuser de vendre au prix de la concurrence.

Et sur cette remarque, le mémoire échafaude la théorie de la « tonne limite », (die letzte Tonne). En principe, poursuit-il, on ne réalisera donc d'affaires à l'exportation qu'à des prix couvrant encore les *frais proportionnels*, c'est-à-dire ceux qui naissent de l'extraction de la tonne-limite. Autrement dit, il faut se demander si l'économie qu'on réalise sur le coût total de la production en n'extrayant pas la tonne-limite est plus importante que la perte qu'on éprouve en la vendant.

De la définition même de l'Umlage, résultent trois propositions faciles à vérifier :

1° Toute variation des prix de la concurrence entraîne une variation de sens contraire de l'Umlage ;

2° Toute modification du tarif officiel de vente du Kohlen Syndikat — et partant des Verrechnungspreise — entraîne une modification de même sens de l'Umlage ;

3° Toute variation dans le rapport du tonnage écoulé en zone contestée, au débit total du Kohlen Syndikat, entraîne une variation proportionnelle de l'Umlage.

Ainsi, au 1^{er} décembre 1930, une baisse des prix intérieurs, de 8 % environ, ou 1,30 R.M. par tonne, entraîne un abaissement de l'Umlage de 2,49 en novembre à 2,15 en décembre, pour la participation à la vente, et de 1,50 à 1,41 pour la participation à la consommation. Au 1^{er} janvier 1932, une baisse de 10 % des prix intérieurs, ou 1,70 R.M. par tonne, se traduit par une baisse de l'Umlage de 3,94 en décembre à 2,89 en janvier.

Entre deux changements des tarifs intérieurs, la baisse des prix de concurrence pousse au relèvement du taux de l'Umlage. De 2,15 R.M. en décembre 1930, l'Umlage passe à 3,04 en août, à 3,62 en septembre (abandon de l'étalon-or en Grande Bretagne), à 3,94 en décembre 1931. Même mouvement en 1932,

après le changement de tarif du 1^{er} janvier. De 2,89 en janvier, l'Umlage s'élève à 3,54 pour avril-mai-juin 1932.

Les taux indiqués sont valables pour les tonnages en compte sur la participation à la vente. Ils sont sensiblement réduits de moitié pour la participation à la consommation.

En ce qui concerne la répartition du débit du Kohlen Syndikat, environ 35 % du tonnage est écoulé en zone contestée, 35 à 38 % en zone non contestée. La part de la consommation propre des usines a diminué de 22 % en 1929 à 17 % en 1931, 15 % en juin 1932.

Prélevée sur 80 à 85 % du tonnage, tout en n'ayant sa cause que dans les 35 % de la zone contestée, l'Umlage représente en fait une charge égale à près de deux fois et demie son montant nominal, environ 7 R.M ou 42 francs en moyenne pendant l'année 1931, ainsi que pendant le premier semestre 1932, par tonne écoulée en zone contestée.

La charge totale de l'Umlage pour les mines de la Ruhr, durant l'année 1931, a dû approcher 200 millions de R.M., ou 1.200 millions de francs. Tel est le prix du dumping que pratique la Ruhr.

Le système allemand d'initiative privée a été soutenu par l'action du gouvernement allemand, sous les diverses formes tendant à l'abaissement du coût de la vie et des salaires, ainsi qu'au moyen des réductions apportées au transport du charbon sur la Reichsbahn.

Il a également été soutenu, rappelons-le, des deniers de l'Etat français, par le subside à l'importation des charbons allemands en France, au titre des Réparations ou des prestations en nature, subside de 1,20 R.M. ou 7,30 francs par tonne importée par Strasbourg, payé par le gouvernement français au Kohlen-Syndikat, sous le régime de la Convention d'Essen, ainsi que par les subventions accordées à la navigation rhénane française, sur les mêmes fonds, à raison de 9 millions de francs par an, pour lui permettre de transporter à meilleur compte le charbon allemand destiné à la France.

LA DÉBÂCLE DES PRIX.

La débâcle des prix d'exportation est d'autant plus sensible pour l'Allemagne et d'autant plus apparente qu'aucune dévalorisation de la monnaie n'est venue la corriger ou la masquer.

De 1930 à 1931, les prix d'exportation de la Ruhr (f.o.b. Rotterdam) baissent en moyenne de 3 marks par tonne ou 14 % pour la houille, 11 % pour le coke. La valeur des exportations diminue de 20 %, de 503 1,2 millions R.M. à 409,2 millions.

	Valeurs moyennes par tonne en R. M.	
	1930	1931
Charbon	20,65	17,73
Coke	25,27	22,36

Mais ces moyennes annuelles ne font pas encore apparaître les pertes subies par la Ruhr à raison de la dévalorisation du sterling. Le rapprochement des prix des 1^{er} semestres 1931 et 1932, sera par contre d'une éloquence bien démonstrative à cet égard.

	Valeurs moyennes en R. M. 1 ^{er} semestre		Diminution	
	1931	1932	R. M.	%
Charbon	19,05	13,08	5,97	31
Coke	23,61	18,02	5,59	24

Comme il fallait s'y attendre, la baisse des prix moyens d'un semestre à l'autre se mesure par un pourcentage sensiblement voisin de la dépréciation du sterling.

4^o Le dumping polonais : La Centrale d'exportation polonaise.

Jusqu'à la baisse de la livre sterling, l'industrie houillère polonaise était parvenue à développer ses exportations sans aucune organisation systématique de dumping. Ses bas prix de revient et ses avantages naturels lui avaient suffi.

Mais la pratique du dumping est contagieuse. Le bouleversement des conditions internationales, consécutif à l'abandon de l'étalon-or en Grande-Bretagne entraîna la Pologne dans l'engrenage.

La nécessité du maintien d'un gros volume d'exportations polonaises est d'ordre politique et monétaire. Nous y reviendrons dans la dernière Partie, en étudiant les causes de la crise. N'eût été cette nécessité, la sagesse aurait sans doute conseillé à la Pologne de restreindre ses exportations, plutôt que de vendre à perte. L'intervention des Pouvoirs publics en décida autrement et forgea les armes mêmes de la lutte.

Pour parer aux menaces que la baisse du sterling a fait peser tout spécialement sur l'exportation polonaise en Scandinavie, le gouvernement polonais a d'abord accordé à l'industrie charbonnière une subvention remboursable de 2 1/2 zloty (1) par tonne exportée par mer, consolidée par un prêt de 5 millions de zloty. En outre, la compression des prix de revient a encore été accentuée par une baisse de 8 % sur les salaires, en février 1932.

Une Commission d'enquête gouvernementale suggérerait, entre temps, de constituer un fonds spécial d'exportation alimenté par l'industrie et géré par elle. A défaut d'accord parmi les exploitants, le gouvernement polonais a rendu l'institution obligatoire par décret du 7 avril 1932. Ce décret réalise le Cartel des producteurs, sous le contrôle des Pouvoirs publics, pour l'extraction et pour les ventes, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur.

La « Centrale d'exportation polonaise » dispose d'un fonds alimenté par une redevance dont le taux à la tonne est fixé à 1 1/2 zloty pour les mines de Haute-Silésie et du bassin de Dombrowa, à 1 zloty pour les mines du bassin de Cracovie. Cette redevance est perçue sur les tonnages vendus à l'intérieur ou sur les marchés continentaux.

Les mines sont tenues d'exporter sans prime 20 % de leur

1, 1 zloty = 2 frs.86, octobre 1932.

licence de vente totale, ou dans l'ensemble 3 millions de tonnes, au niveau de la production de 1931. Au delà de ce tonnage, le fonds d'exportation verse une prime de 5 zloty ou 14 francs par tonne pour les gros et 2,50 zloty ou 7 francs pour les menus exportés vers les marchés d'outre-mer.

Si le gouvernement polonais a usé de contrainte à l'égard de l'industrie houillère, il n'en a pas moins secondé efficacement les efforts de celle-ci. Il lui a consenti un prêt de 5 millions de zloty. Sa politique générale d'abaissement du coût de la vie a favorisé la baisse des salaires de février 1932. Il a fait accélérer les travaux de construction de la ligne directe qui doit unir le bassin de Haute-Silésie au port de Gdynia. C'est également sous son impulsion que viennent d'être achevées les installations de transbordement du port de Gdynia.

L'effet de ces mesures ? Le prix d'exportation polonais f.o.b. Gdynia ou Dantzig est tombé au cours du 1^{er} semestre 1932 à 13 sh. pour les gros, ou 20 à 21 zloty, moins de 60 francs la tonne. La moitié de ce prix correspond aux frais de transport et d'embarquement. Le prix net départ de la mine ne ressortirait qu'à 30 francs (10,50 zloty). Pour les menus, la production ne retiendrait que 18 fr. (6,55 zloty), selon une communication du ministère polonais de l'industrie et du commerce, recueillie par la presse anglaise.

CHAPITRE V

Les transports

Généralités.

Dans la III^e partie, chapitre I^{er}, nous avons mis en évidence comme un trait caractéristique de l'industrie houillère, l'importance essentielle de la question des transports pour le commerce charbonnier et les liens réciproques qui unissent l'industrie houillère à l'industrie des transports dans un même pays. Prix des charbons, tarifs des transports, volume de la production, volume du trafic sont des éléments conjugués dans l'équation générale de l'équilibre économique d'un pays.

Pour l'industrie houillère française, la question des transports est d'autant plus essentielle que, situées en majeure partie aux frontières du Nord-Est, les mines ont besoin, pour leur expansion vers l'Ouest, de tarifs spécialement favorables.

L'étude des conditions de la concurrence nous conduira à rapprocher les tarifs ferroviaires appliqués aux charbons français et les frets maritimes assortis à la houille anglaise, principale concurrente de notre production nationale.

L'industrie houillère française utilise à la fois les services du chemin de fer et ceux de la batellerie fluviale, sans avoir à prendre parti dans la compétition classique entre le rail et la voie d'eau. L'un et l'autre modes de transport sont également nécessaires, avec leurs avantages propres, répondant à des besoins différents. Plus économique, mais aussi plus lente, la voie d'eau convient à certains courants réguliers. Plus rapide,

offrant des possibilités de fractionnement, évitant des manutentions supplémentaires, desservant tous les points du territoire et non plus seulement des riverains privilégiés, la voie ferrée demeure d'évidence le moyen de transport le plus usuel.

Nous répartirons en trois sections l'étude des conditions respectives offertes par l'industrie des transports pour l'écoulement de la production nationale et pour l'importation des charbons étrangers.

Section I. — *Les transports par fer.*

Section II. — *La navigation intérieure.*

Section III. — *Les transports maritimes.*

SECTION I

LES TRANSPORTS PAR FER

1° Le trafic ferroviaire des combustibles minéraux.

Les combustibles minéraux constituent, de beaucoup, le principal élément de trafic des chemins de fer.

La statistique des chemins de fer français (trafic brut) montre que, durant l'année 1929, les chemins de fer ont eu à transporter 94 millions 1/2 de tonnes de combustibles minéraux sur un total toutes marchandises de 318 millions 1/2, soit 29,7 %.

Les combustibles minéraux ne sont suivis que de loin par les matériaux de construction (16 %), les minerais (13,5 %) et les produits métallurgiques (10,8 %).

Evidemment, l'importance du trafic charbonnier varie suivant les réseaux ; ceux qui desservent les régions de production enregistrent les plus forts pourcentages. Le Nord, doit plus de 40 % de son trafic aux charbons, l'Alsace-Lorraine plus du tiers, le P. L. M. encore 30 %, tandis que le Midi ne leur doit que 13,4 %.

Parmi les réseaux secondaires, celui de Somain à Anzin et à

la frontière belge, concédé à la Compagnie des mines d'Anzin, est alimenté au taux de 82,5 % par les charbons. Par l'importance de son tonnage charbonnier, ce réseau se classe presque au niveau de l'Etat et largement avant le P. O. et le Midi.

Le détail des chiffres apparaîtra dans le tableau n° 45.

TABLEAU N° 45.

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

MOUVEMENT DES COMBUSTIBLES MINÉRAUX

(Trafic brut en 1929)

	Trafic total Marchandises Petite vitesse	Dont combustibles minéraux	
	(tonnes)	(tonnes)	%
I. — Grands réseaux :			
Etat.....	32.423.648	6.963.286	21,4
A sace-Lorraine.....	59.085.320	20.321.439	34,4
Nord.....	68.324.885	27.579.413	40,5
Est.....	62.712.606	12.162.822	19,4
P.-O.....	23.840.397	4.422.201	18,6
P.-L.-M.....	46.706.623	14.021.063	30,0
Midi.....	16.499.456	2.284.225	13,9
Ensemble grands réseaux (1)...	309.592.935	87.754.449	28,3
II. — Réseaux secondaires :			
Somain à Anzin.....	7.592.955	6.253.148	82,5
Divers.....	1.591.403	529.859	33,3
Ensemble secondaires.....	9.184.358	6.783.007	74,0
Totaux généraux (1).....	318.777.293	94.537.456	29,7

Extrait de la statistique des chemins de fer français. Tableau n° 12, Annexe I.

2° Les tarifs de base, les majorations et les impôts.

A. — LES TARIFS DE BASE.

La tarification appliquée avant 1914 a fait l'objet d'une refonte générale en 1918. Aux prix fermes et aux barèmes particuliers

1. Non compris les chemins de fer de ceinture.

des Compagnies, ont été substitués des barèmes unifiés à base kilométrique, communs à tous les réseaux. L'unification s'est faite sur la base des barèmes les plus élevés. Elle a eu pour résultat un relèvement moyen de 50 % des tarifs de la petite vitesse.

B. — LES MAJORATIONS.

Les tarifs de 1918 constituent actuellement les tarifs de base. Des majorations successives s'y sont ajoutées. La majoration totale a été portée à 370 % par décision ministérielle du 24 février 1928.

La majoration de 370 % est toujours en vigueur. Elle a pour effet de multiplier le tarif de 1918 par le coefficient 4,7.

C. — LES IMPÔTS.

L'impôt sur les transports a été institué par la loi du 29 juin 1918, et modifié par les lois des 12 avril 1922, 3 août 1926, 29 février 1928, 31 juillet et 29 décembre 1929.

Son taux actuel est de 5 % sur les grands réseaux, pour les marchandises de 5^e et 6^e catégories, dont les charbons.

Toutefois, il est abaissé à 3 % sur les réseaux secondaires et à 4 % pour les parcours mixtes soumis à un tarif commun.

L'impôt se calcule sur le prix total du transport, compris les frais accessoires et les *majorations* de tarif.

Le coefficient par lequel il faut multiplier les tarifs de 1918, pour obtenir le prix à payer est de :

$$4,70 + 5 \% = 4,935.$$

Comme le tarif de 1918 est lui-même supérieur de 50 % environ au tarif moyen d'avant-guerre, celui-ci se trouve donc actuellement multiplié par 7,5 en francs papier ou par 1,5 en francs-or.

3^o Les tarifs courants.

Le tarif général, applicable au transport des houilles de toutes provenances, est le PV 7-107, barème 26.

Les expéditions en provenance directe des mines françaises ou de la Sarre bénéficient d'un barème plus avantageux, celui du chapitre IV. La comparaison des deux barèmes ressortira suffisamment du tableau suivant (prix de base à multiplier par 4,935) :

Distance en km.	Taxe à la tonne, pour wagon de 10 tonnes (non compris les frais de gare)	
	Barème 26	Chapitre IV
100	5 fr.	5 fr.
200	8 fr.	7 fr.
300	10 fr.	9 fr.
400	12 fr.	11 fr.
600	15 fr. 50	14 fr. 50
800	19 fr.	18 fr.
Frais de gare.....	1 fr. 60	1 fr. 20

Le seul avantage donné au charbon français, sur ses concurrents, par le chapitre IV, consiste donc en une diminution de 1 fr. 40, à la base, qui a son plein effet dès que le parcours atteint 200 km., les parcours supplémentaires étant taxés au même prix par le chapitre IV et par le barème 26.

Le tarif du chapitre IV est à peine dégressif. La taxe kilométrique de base est uniformément de 2 centimes pour les distances de 150 à 400 kilomètres ; elle n'est abaissée qu'à 1,75 entre 400 et 800, à 1,50 au-delà de 800 kilomètres.

4^o Les frais accessoires.

Outre les frais de gare fixés à 1 fr. 60 par tonne dans les cas d'application du barème 26 et à 1 fr. 20 pour les envois au titre du chapitre IV, chiffres de base à multiplier par le coefficient 4,935, l'expéditeur doit acquitter :

Un droit d'enregistrement et de timbre de 2 fr. 95 par wagon, montant net de majoration :

Les frais d'embranchement au tarif de 0,85 de base ou, avec la majoration, 6 fr. par wagon.

5° Les primes ou ristournes.

Les tarifs de base sont établis pour des expéditions par wagons de 10 tonnes.

Des réductions sont consenties pour les envois par wagon de 20 tonnes ou par rame de plusieurs wagons :

3 % pour les envois par wagon.....	20 tonnes
4 % par rame de	120 —
5 % —	180 —
6 % —	240 —
7 % —	300 —

Le PV 29-129 (chapitre XV) accorde des primes plus importantes encore pour les envois par *trains complets*, le tonnage exigé pour former un train complet variant d'ailleurs suivant les parcours. La réduction est de 10 %, plus 0,1 % par unité de 10 tonnes en sus de 300 tonnes.

Lorsque l'expéditeur a facilité le travail du transporteur en classant lui-même les wagons d'une même rame dans l'ordre de leur débranchement aux gares successives d'éclatement, le chemin de fer ristourne à l'expéditeur une *prime de classement* dont le montant compense les frais d'embranchement dans le cas d'un train complet. Si le dégroupement des wagons se produit au delà de 350 km. les chemins de fer allouent en outre une *prime de groupement*.

6° Les transports par wagons particuliers.

Lorsque le transport s'effectue non dans du matériel appartenant au réseau, mais dans du matériel appartenant à l'expéditeur ou pris en location par lui (wagons particuliers), une

ristourne supplémentaire est accordée sur le montant de la taxe. Ainsi, un train complet de 960 tonnes, expédié du Nord à destination de la région parisienne, bénéficie d'une prime de 16,6 % pour train complet et d'une ristourne supplémentaire de 24 %, ensemble 40,6 % à déduire. Il est vrai qu'en pareil cas, le service du chemin de fer se réduit à la traction d'un train tout formé, pour une unique destination.

Les transports en wagons particuliers en matériel loué, se sont beaucoup développés au cours de ces dernières années. Deux sociétés importantes, la Société de location des wagons de grande capacité (A.R.B.E.L.) et la Société de transbordement au Port de Strasbourg (S.T.A.P.S) exploitent et mettent en location le matériel spécialisé : wagons de 40 tonnes, wagons à ridelles pour le transport des coques. Ce matériel sert à former des trains complets pour les transports entre les mines, d'une part, les grosses usines métallurgiques et les secteurs électriques, d'autre part. De la rotation rapide du matériel, de son emploi ininterrompu, pour éviter le chômage, sauf les séjours indispensables dans les ateliers, pour l'entretien, dépend la prospérité de ces entreprises nouvelles, dont l'activité même se réclame, fort à propos, d'une meilleure division du travail dans l'industrie des transports.

7° Les tarifs spéciaux et les prix fermes.

Dès avant la guerre, la nécessité s'était imposée aux chemins de fer français d'assouplir leur tarification. Certains trafics ont besoin en effet, pour se maintenir ou se développer, de conditions spéciales dérogeant au tarif général.

La question est double. En premier lieu, il s'agit de savoir si les courants considérés présentent en eux-mêmes une utilité économique de nature à justifier une exception. En deuxième lieu, du point de vue même des réseaux, y a-t-il intérêt à effectuer le transport à prix réduit plutôt qu'à voir échapper cet élément de leur trafic ? Bien entendu, la question

n'est pas susceptible d'une réponse générale ni absolue. C'est affaire de cas d'espèces.

Mais les cas d'espèces n'en existent pas moins et, pour les avoir voulu ignorer, dans une vision jacobine d'uniformité intégrale, les tarifs de 1918 ont abouti à tant d'inconséquences qu'il a fallu revenir aux tarifs spéciaux, après les avoir abandonnés. Il a fallu diversifier les tarifs, suivant en cela l'exemple que notre voisine et concurrente, l'Allemagne, nous prodiguait à l'envi.

La conception d'un tarif unique ne se comprendrait que si les mines étaient exactement situées au centre de la France et également éloignées de la concurrence, dans toutes les directions. Schéma évidemment tout théorique et qui, confronté avec la réalité des faits, ne résiste pas un instant à l'examen.

Parmi les prix d'exception qui ont été introduits dans la tarification ferroviaire française, on distingue les tarifs spéciaux et les prix fermes. Les tarifs spéciaux sont de véritables barèmes fonctions de la distance, pour les envois dans une direction donnée ou pour des trafics ayant un objet déterminé (transports de mine à mine). Les prix fermes s'appliquent plus particulièrement à des transports vers une gare donnée. Ils sont fermes parce qu'ils bloquent généralement en un seul prix, la taxe kilométrique et les taxes diverses, et qu'ils sont les mêmes au départ de toutes les gares d'un même bassin.

A) *Les principaux tarifs spéciaux sont :*

Le chapitre V du PV 7-107, applicable aux envois des mines à destination des régions de l'Ouest et du Sud-Ouest (réseaux de l'Etat et partie du P. O. et du Midi). C'est un tarif destiné à permettre au charbon français d'entrer plus facilement en concurrence avec le charbon anglais importé par les ports de l'Ouest.

Jusqu'à 300 km. il ne comporte aucune réduction par rapport au chapitre IV. Au delà de 300 km. son taux kilométrique de base est abaissé à 1,5 centimes.

La comparaison des tarifs de base aux principales distances, frais de gare de 1 fr. 20 en sus, est la suivante :

Distances km.	Chapitre IV francs par tonne	Chapitre V francs par tonne
300	9 »	9 »
400	11 »	10,50
500	12,75	12 »
600	14,50	13,50
800	18 »	16,50

L'avantage serait insignifiant sans la clause supplémentaire d'un abattement de 15 % en faveur des expéditions des mines à destination d'une zone plus étroite, dite zone anglaise, délimitée, à l'Est, par la ligne Rouen, Dreux, Chartres, Vendôme, Tours, Poitiers, Ruffec ; au Sud, par la ligne, Ruffec, Niort, Fontenay-le-Comte, ces villes incluses.

Le chapitre XIX. — Applicable aux transports de mine à mine, par rames de 100 à 200 tonnes, ce tarif a pour but de favoriser les échanges de charbons entre les mines pour la fabrication du coke ou les mélanges commerciaux.

B) *Les principaux prix fermes* sont applicables aux envois des mines du Nord et du Pas-de-Calais vers des points relativement proches et particulièrement disputés par la concurrence anglaise ou belge.

	Par tonne, frais de gare et majorations compris
<i>Paris</i> (Périmètre de la Grande Ceinture)	34 fr. 55 en rame de 180 tonnes
<i>Rouen</i>	35 fr. 55 en wagon de 20 tonnes
<i>Le Havre</i>	44 fr. 70 —

Lille, Roubaix, Tourcoing et la région :

Prix variant selon la provenance de 6,95 à 11,85 fr. la tonne, pour expédition par rame de 400 tonnes. Pour Lille : 9,25 pour déchargement en gare, 8,75 sur embranchement.

Des réductions de 10 et 15 % sont également applicables aux expéditions à destination de la zone Maubeuge-Avesnes.

Tous les prix fermes consolident des réductions plus ou moins substantielles par rapport au tarif normal. Pour Paris, la réduction moyenne est de 6 francs par tonne.

8° Les tarifs d'exportation et de transit.

Pour les envois des mines françaises, destinés à l'exportation, les taxes sont réduites de :

Par rame de 120 tonnes	30 %
Par rame de 180 tonnes	35 %

La réduction est portée à 50 % pour les envois destinés à être embarqués dans les ports de mer du réseau du Nord, à destination des colonies françaises. Elle a été supprimée, depuis deux ans, pour les envois par ces mêmes ports à destination du littoral Ouest de Cherbourg à Bordeaux inclus : le chemin de fer du Nord et les houillères en réclament en vain le rétablissement.

Le chapitre XXIV institue, en outre, un certain nombre de prix fermes pour les expéditions d'agglomérés vers la Suisse et l'Italie, certains transits étant réservés aux agglomérés en provenance du Nord et du Pas-de-Calais, d'autres aux agglomérés en provenance du Centre et du Midi.

Mais de tous les tarifs, le plus avantageux, le plus bas qui ait été consenti par les Chemins de fer français est incontestablement le tarif international de transit PV 400-407 (chap. XII), en faveur des charbons en provenance de Grande-Bretagne et débarqués à Dunkerque, Dieppe, Rouen, Le Havre et Honfleur, pour réexpédition vers la Suisse, via Bâle.

Moyennant une taxe globale et forfaitaire de 42 fr. 05 par tonne, pour des rames de 180 tonnes, les réseaux français acheminent le charbon anglais de Rouen à Bâle, sur une distance de 662 km., cependant que les agglomérés des mines du Nord, également exportés par Bâle, par rames de 180 tonnes, sont taxés à 49 fr. 35, pour 607 km.

Nous entendons bien que la comparaison a, commercialement, peu de valeur, les charbons anglais trouvant à Rotterdam et dans l'acheminement par le Rhin, des conditions à parité du PV 400, tandis que les agglomérés du Nord n'ont pas la possibilité de se reporter sur un autre itinéraire. Pourtant, si les considérations tirées du prix de revient peuvent être négligées en faveur du transit international, est-il bien raisonnable de les opposer ensuite aux charbons français?

9° Vue d'ensemble des tarifs français.

Compte tenu des tarifs spéciaux et des prix fermes, nous avons figuré sur une carte les prix de transport à la tonne du charbon français, base de départ Douai, expédition par wagon de 10 tonnes (p. 567).

Des lignes concentriques indiquent les zones successives que le charbon peut atteindre pour des augmentations de taxe de 10 en 10 francs.

Cette carte résume le jeu des différents tarifs et permet d'en apprécier l'économie.

Les tarifs d'expansion vers l'Ouest provoquent un décalage très net, dans cette direction, de la ligne des 60 francs et aussi, mais dans une mesure moindre, de la ligne des 70 francs.

Il n'est pas question, bien entendu, de demander des abaisséments de tarif permettant normalement au charbon français de se vendre à Brest ou à Nantes, mais il est tout une zone intermédiaire pour laquelle il doit obtenir des facilités de pénétration.

Cependant, l'utilité économique des tarifs vers l'Ouest a été contestée et, sous la pression des milieux importateurs, les Pouvoirs publics ont pu se montrer hésitants sur le sort à réserver au chapitre V. Supprimée pendant deux mois au début de 1931, la ristourne de 15 % sur les transports à destination de la zone anglaise, a finalement été rétablie et maintenue depuis lors.

La charge que les transports imposent au charbon français apparaît relativement lourde quand on la compare à celle des charbons concurrents, tout spécialement aux frets maritimes du charbon anglais.

Depuis la baisse de la Livre, pour 9/ ou 40 francs la tonne, le charbon anglais traverse l'Atlantique et atteint Buenos-Aires, cependant que le charbon français parti de Douai ne dépasse pas la région parisienne. Pour 15/ ou 65 francs, le charbon anglais gagne les antipodes, tandis que le charbon français s'arrête à Bourges ou à Rennes.

De Cardiff à Rouen le fret est de 3/9 ou 16,50 fr. ; le prix ferme des mines du Nord à Rouen est de 35,55 fr. : le double.

De la Tyne à Marseille, on paie 7/ ou 30 francs. Pour la même destination, le charbon de Saint-Etienne, parcourant seulement 370 km., paye 57,25 fr. Et le charbon des mines du Gard, pour une distance de 191 km. entre la Grand'Combe et Marseille, supporte encore une taxe de 39,60 fr. Est-il concevable que les mines anglaises soient mieux placées pour vendre leur charbon à Marseille que les toutes proches mines du Gard ? C'est cependant le cas.

Le cas du bassin des Bouches-du-Rhône est encore plus typique. Les tarifs à très courte distance sur Marseille sont tels que les transports par camions se sont développés au point d'approcher le demi-million de tonnes par an : le P. L. M. est en passe de perdre complètement le trafic.

Déséquilibre provenant de la crise, donc passager, dira-t-on. C'est vrai pour partie, les frets maritimes ayant baissé en valeur-or dans la même proportion que la Livre sterling. Mais même majorés de 30 %, aux taux-or de 1930, les frets procurent encore un avantage substantiel au charbon anglais.

10° La politique ferroviaire et la crise.

Il n'y a pas eu de modifications de tarifs en France depuis le 1^{er} mars 1928, tandis qu'à l'étranger, malgré la crise ou à

cause d'elle, les avantages en faveur de l'exportation ont été étendus.

En Grande-Bretagne, la réduction sur le principal des tarifs est maintenant de 41 1/2 % pour les charbons exportés.

De son côté, la Reichsbahn a affecté à la réduction des tarifs de transport des charbons, 30 % de la diminution globale que lui a imposée le décret Brüning du 8 décembre 1931.

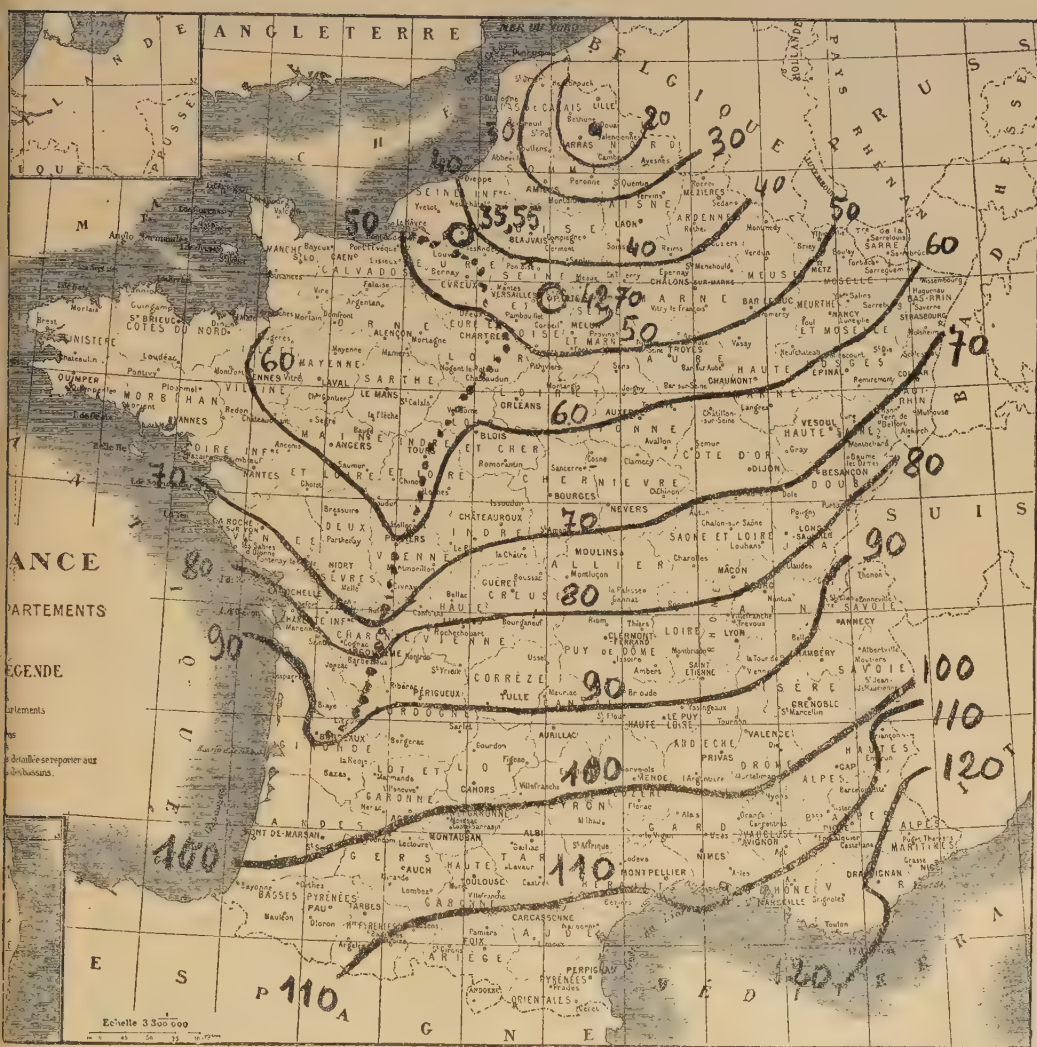
La réduction sur le tarif spécial n° 6 va progressivement croissant avec la distance, atteignant un maximum de 24 % ou 20 francs par tonne, à 350 km., puis diminue jusqu'à devenir nulle pour les distances supérieures à 900 km.

Distances en km.	Taxe à la tonne (en R. M.) non compris les frais de gare		% diminution
	au 1 ^{re} oct. 1929	au 16 déc. 1931	
100	4,30	4,10	5
200	7,70	6,80	12
300	11	8,50	22
350	12,70	9,40	24
400	13,30	10,20	23
500	14,10	11,90	16
600	14,40	12,80	11
700	14,70	13,60	7,5
800	15	14,70	2
Frais de gare.....	1,00	0,80	20

La refonte du tarif allemand a eu spécialement pour but de favoriser l'écoulement du charbon allemand aux moyennes distances, de 200 à 600 km. On estime à un minimum de 12 % l'importance moyenne du dégrèvement et à plus de 500 millions de francs par an son montant total. Mais en consentant un rabais aussi important au transport du charbon, la Reichsbahn évite certainement les pertes de recettes beaucoup plus importantes que lui aurait occasionnées la mévente des produits des mines.

Les multiples tarifs spéciaux bénéficient de réductions semblables. Le prix spécial de la Ruhr (Gelsenkirchen) à Hambourg — 345 km. — selon le tarif spécial 6^e est abaissé de 8,2 R. M. à 4 R. M. pour les charbons destinés à l'exportation et à 4,30 pour les charbons de soute.

PRIX DU TRANSPORT A LA TONNE, AU DÉPART DE DOUAI, par wagon de 10 tonnes



- Limite de la zone anglaise (chap. V du PV 7-107).
- Lignes d'équidistance tarifaire, de dix en dix francs.

Pour l'exportation des cokes de la Ruhr, la Reichsbahn a mis en vigueur, depuis le 16 décembre 1926, un barème spécial 6 k. qui comporte le paiement de ristournes. Selon le tarif du 1^{er} mai 1928, la ristourne pour les envois à destination d'Homécourt était de 0,66 R. M. ou 4 francs.

Pour l'exportation maritime par les ports belges, les expéditions des mines de la Ruhr et d'Aix-la-Chapelle bénéficient, depuis le 1^{er} mai 1932, d'une réduction supplémentaire de 0,30 mark sur la Reichsbahn et d'un abattement de 25 % (houilles), 45 % (cokes), 16 % (briquettes) sur les chemins de fer de l'Etat belge.

En Belgique, les tarifs intérieurs ont été réduits en moyenne de 35 à 60 % pour les envois groupés par un même expéditeur.

En Pologne, le coût du transport des mines de Haute-Silésie à Gdynia, y compris le transbordement dans le port, s'est abaissé à 6 ou 7 zloty, soit 18 francs par tonne, pour une distance de 600 km., et des abattements supplémentaires sont opérés au-delà de 500.000 tonnes par mois.

Pour écarter les propositions d'aménagement de tarifs qui ont été présentées depuis la crise, souvent par les réseaux eux-mêmes, on invoque d'ordinaire le déficit d'exploitation. Les causes de celui-ci sont bien connues: l'exagération des impôts sur les transports, le service des voyageurs sur les lignes de banlieue et les lignes secondaires, et les deux milliards d'augmentation de salaires accordés aux cheminots, en 1929-1930, sous la pression des pouvoirs publics. On ne saurait, en tout cas, l'imputer aux transports de charbon et, à leur égard, on ne voit, vraiment, aucune raison pour rester sur le *statu quo* et ne pas donner suite à des propositions d'aménagement de tarifs qui se traduiraient finalement par une reprise du trafic.

La diminution du trafic charbonnier provient, sans doute, de la diminution de la consommation. Mais, outre qu'une diminution des tarifs serait susceptible de ranimer la consommation, observons encore que la mévente de la production

nationale affecte plus gravement les chemins de fer que le recul des importations. Le transport d'une tonne de charbon de Douai à Rennes est autrement intéressant pour les réseaux qu'un transport de Saint-Malo à Rennes, lorsque le consommateur breton s'approvisionne en charbon anglais. Du point de vue des réseaux, il y a manifestement avantage à favoriser l'écoulement des charbons français.

A l'appui des propositions d'aménagement de tarifs, les houillères peuvent aussi invoquer l'économie que les réseaux réalisent depuis la crise sur leurs achats de combustibles, les prix des charbons livrés aux réseaux ayant baissé de 25 à 30 %.

Les dépenses incompressibles sont les dépenses de salaires. Sous le contrôle de l'Etat, les réseaux sont paralysés par des obligations statutaires qui leur imposent de conserver une nombreuse main-d'œuvre au salaire intangible, alors que partout, dans l'industrie privée, il a fallu comprimer les effectifs et les salaires. L'inégalité de traitement est évidente. Les usagers des services publics en font les frais.

SECTION II

LA NAVIGATION INTÉRIEURE

1^o Le trafic sur les voies navigables.

Le tableau n^o 46, extrait de la statistique officielle de la navigation intérieure pour l'année 1929, montre que les charbons ont fourni 35,5 % du tonnage total embarqué et 37 % du tonnage kilométrique transporté.

Il établit la prépondérance du trafic charbonnier sur les canaux du Nord et du Pas-de-Calais. Les trois quarts des embarquements effectués sur ces canaux, sont des embarquements de charbon, et plus de la moitié du tonnage kilométrique est fourni par le charbon.

Sur les 17,8 millions de tonnes recensées, la part des impor-

tations est de 6.307.000 tonnes, qui se répartissent dans le détail comme l'indique le tableau n° 47. Il faut y ajouter 441.000 tonnes en provenance de la Sarre, qui entrent en France par la Sarre canalisée et le Canal des Houillères. Au total, la navigation intérieure achemine plus de 6,7 millions de tonnes de charbons importés.

La production nationale fournit la différence : environ 11 millions de tonnes. Plus des trois quarts du tonnage sont chargés dans le Nord et le Pas-de-Calais.

TABLEAU N° 46.
NAVIGATION INTÉRIEURE
Trafic 1929

Voies navigables	Embarquements en 1.000 tonnes			Tonnage kilométrique en millions de tonnes kilomètres		
	Toutes marchandises	Combustibles	%	Toutes marchandises	Combustibles	%
Nord et Pas-de-Calais	11.791	8.794	74	717	395	55
Lignes de Belgique à Paris ..	4.606	1.384	30	1.492	734	49
Seine et canaux annexes	14.559	3.064	21	2.188	721	33
Est (canaux)	8.038	1.854	23	1.430	448	31
Rhin.....	5.041	1.926	38	279	103	37
Centre	3.362	590	17	458	91	20
Midi.....	1.950	65	3	204	19	9
Ouest.....	876	145	16	26	1	4
	50.223	17.822	35,5	6.794	2.512	37

Toutefois, il ne faut pas s'en tenir à ce simple décompte des tonnages embarqués pour apprécier les services qu'offre la navigation intérieure, tant à la production nationale qu'à l'importation. C'est l'importation en définitive, qui recueille la meilleure part de notre organisation des voies navigables et fluviales et des sacrifices que l'entretien de ces voies impose au budget.

TABLEAU N° 47.

Navigation intérieure 1929

IMPORTATIONS DE COMBUSTIBLES MINÉRAUX PAR LES VOIES NAVIGABLES

(Non-compris les charbons sarrois)

1^o HOUILLES ET AGGLOMÉRÉS

	Charbons belges	Charbons hollandais	Charbons anglais	Charbons allemands	Charbons russes	Charbons poolonais	Totaux
	<i>(En milliers de tonnes.)</i>						
Canal de Mons à Condé et Escaut	384	38	104	155	—	—	681
Lys.....	9	—	16	17	—	—	42
Scarpe.....	128	1	78	64	—	—	271
Canal de Roubaix	5	48	—	61	—	—	114
Sambre.....	226	—	—	41	—	—	267
Canal de l'Est (branche N).....	378	—	—	—	—	—	378
Seine.....	—	—	1.942	538	39	36	2.555
Rhin	—	294	—	1.362	—	—	1.656
Loire.....	—	—	58	—	—	—	58
Garonne.....	—	—	44	—	—	—	44
Total 1929.....	—	3.755	—	2.238	39	36	6.068
— 1928.....	—	3.163	—	2.120	15	21	5.319
2 ^o COKES							
Total 1929.....	45	—	—	194	—	—	239
— 1928.....	18	—	—	115	—	—	133

Les canaux du Nord ou du Centre, qui intéressent le plus directement notre production nationale, sont loin, en effet, d'offrir les mêmes possibilités de débit, ni les mêmes frets, que l'artère maîtresse de la Seine ou que celles du Rhin et de l'Oise procurent à l'importation.

En moyenne, si l'on rapporte le tonnage-kilomètre au tonnage-embarqué, on constate que le charbon embarqué dans le Nord et le Pas-de-Calais ne parcourt que 45 km., alors que le charbon importé par la Seine parcourt 240 km., le charbon importé par les canaux de l'Est encore 240 km. et le charbon belge, venant par l'Oise, 530 km.

Sur 2.512 millions de tonnes-kilomètres, 2.007 millions, soit les $\frac{4}{5}$, reviennent aux lignes de Belgique à Paris, à la Seine, aux canaux de l'Est et le Rhin, qui, pour la presque totalité, convoient des charbons étrangers. Le Nord et le Pas-de-Calais, le Centre et le Midi, ensemble 505 millions de tonnes-kilomètres, ne représentent que le $\frac{1}{5}$ du trafic total. Les charbons de la Moselle compris avec l'importation (canaux de l'Est), font compensation aux charbons belges ou anglais, compris dans les canaux du Nord et du Pas-de-Calais.

La statistique enregistre quelques transports combinés, reports de la voie d'eau sur le rail ou inversement. En 1929, 1.485.000 tonnes de charbon ont ainsi été transbordées de bateaux sur wagons, tandis que les transbordements de wagons sur bateaux n'ont porté que sur 386.000 tonnes.

Les transports combinés sont loin d'avoir en France la faveur qu'ils rencontrent en Allemagne, où il font l'objet d'une organisation très attentive. C'est ainsi que le Reichsbahn concède un tarif de faveur, tarif spécial 6u, aux charbons acheminés par le Rhin et réexpédiés par fer vers l'Allemagne du Sud, à partir des ports de Mannheim, Kehl, etc...

Un essai intéressant est cependant tenté en France par les mines de Sarre et Moselle, qui ont organisé, pour la région parisienne, des chantiers de transbordement dans les ports de Bonneuil et de Conflans. Les charbons acheminés par fer, sur ces ports, par trains complets et wagons particuliers, sont

transbordés sur péniche, pour réexpédition aux destinataires particuliers de la région.

2° Le marché des affrètements dans le Nord et le Pas-de-Calais.

A. — LA CONVENTION TYPE D'AFFRÈTEMENT.

Les principales conditions de la Convention type d'affrètement adoptée par les Chambres de commerce de la région du Nord, sont :

Frais divers à la charge du batelier : assurance (marchandise et fret), timbre de 3 fr. 60 et taxe d'affrètement (6 fr. environ par bateau) ;

Impôt de 4 % sur le fret (loi du 16 août 1926), à la charge du destinataire ;

Arrimage à la charge du batelier ;

Délais de chargement { 6 jours pour les charbons industriels ;
12 jours pour les charbons domestiques ;

Délais de déchargement : mêmes délais que pour le chargement ;

Surestaries : 0 fr. 15 par tonne pour chacun des 10 premiers jours ;

Dispatch : 0 fr. 08 par jour (sauf pour les bateliers à chevaux) ;

Enfoncement : Escaut, maximum, 1 m. 80 ; Canal de Saint-Quentin, 1 m. 85 ;

Charge utile : 285 tonnes (300 dans quelques cas) ;

Bon poids pour les produits lavés ; pas de freinte de route ;

Durée du transport : sans garantie. On compte 3 semaines pour Paris en été et jusqu'à 6 semaines en hiver ;

Remorquage et pilotage à la charge du batelier ;

Païement du fret : avance en général inférieure à 50 % ; solde à l'arrivée.

B. — MOYENS DE TRANSPORT ET DE REMORQUAGE.

La batellerie compte environ 2.400 bateaux.

Au point de vue du remorquage, des progrès importants ont été accomplis depuis la guerre pour remplacer la traction animale par la traction mécanique et par le halage électrique.

Selon la « Navigation du Rhin » (février 1932), on dénombre

actuellement 669 remorqueurs d'une puissance totale de 9.848 chevaux en service sur les voies navigables françaises :

	Nombre d'unités	Puissance chevaux
Nord et Pas-de-Calais	305	4.354
Belgique à Paris	245	3.606
Strasbourg à Paris et canaux de l'Est .	64	1.256
Midi	47	526
Centre et Ouest	8	106
	669	9.848

La principale société de remorquage a été créée avec l'appui officiel et la participation effective de l'Office national de la Navigation (O.N.N.) sous la forme d'une société anonyme dénommée « Compagnie générale de traction sur les voies navigables (C.G.T.V.N.) ». Siège social, Paris 54, avenue Marceau. Plusieurs compagnies houillères du Nord et du Pas-de-Calais y sont adhérentes.

A elle seule, la C.G.T.V.N. dispose de 452 remorqueurs, d'une puissance totale de 6.808 chevaux vapeur.

À sa suite, viennent :

	Remorqueurs	Chev. vapeur
Traction de l'Est, à Strasbourg, ...	52	1.087
Compagnie H. P. L. M.	31	379
Auto-chenilles, à Paris	49	483
Société française de halage, à Valenciennes.	19	178
Traction du Nord, à Etreux.....	11	121

C. — LES EXPÉDITIONS PAR EAU DES MINES.

Les mines du Nord et du Pas-de-Calais ont expédié par eau :

En 1913	6.938.700 tonnes
En 1928	7.335.285 —
En 1931	5.689.525 —

Le tonnage de 1931 est en recul de plus d'un million de tonnes sur celui de 1930.

En pourcentage, les expéditions par eau représentaient 29,2 % du total des expéditions en 1913. En 1928, le pourcentage n'est plus que de 25 %. En 1931, il tombe à moins de 20 %. Alors que pour 1931, la diminution des envois par fer est de 6,5 %, celle des envois par eau est de 18 % (Pas-de-Calais).

La diminution des envois par eau ne correspond pas à la concurrence triomphante du rail sur la péniche. Elle est bien davantage le résultat de deux circonstances, l'une plus générale au commerce des charbons français, l'autre particulière à la voie d'eau :

D'une part, sous l'effet de la concurrence, les mines ont dû restreindre leurs ventes, dans des régions plus spécialement desservies par la voie d'eau : exportations vers la Belgique, zone de Lille-Roubaix, région parisienne ;

D'autre part, l'aménagement actuel des voies d'eau desservant les mines du Nord et du Pas-de-Calais est devenu nettement déficient.

Il était fatal que la restriction des envois provoquât un accès de faiblesse sur le marché des frets. Mais la baisse des frets, si profonde fût-elle, ne saurait suffire à ranimer l'activité de la voie d'eau. Les remèdes doivent être cherchés en fonction des causes du mal et non de ses manifestations.

D. — LES FRETS.

Les frets se traitent de gré à gré, principalement aux bourses de Douai et Lille. On traite aussi à Béthune et à Valenciennes.

Le fret le plus important est le fret pour Paris.

Les transactions se concluent généralement sur la base de départ Pont-à-Vendin (Lens). Le fret au départ des autres gares d'eau s'en déduit par une majoration ou minoration fixe. Exemple :

De Béthune ou de Beuvry	+ 1 franc
De Douai-Gayant (Aniche) ou de Thiers-ou-Bruay	
(Anzin)	— 0,50

La destination de base est Paris-Monnaie. Les arrêts en deçà ou les passages au delà donnent lieu à minoration et majoration.

Avant la guerre, en 1913, le fret pour Paris oscillait autour d'une moyenne de 5 fr. 50. On avait coté 4 fr. 50 au plus bas, en avril et mai ; 6 fr. 25 au plus haut en novembre.

Aussitôt après la guerre, le fret enregistre des soubresauts violents, non seulement sous les influences saisonnières, mais même dans ses moyennes annuelles. Il monte à 28 francs de moyenne en 1920, redescend à 16 francs en 1922 après être passé par un minimum de 12,50 en juin-juillet 1921.

Le marché ne peut se débarrasser de ces secousses, grandement préjudiciables à tous, sauf aux spéculateurs.

De 37 francs en avril 1927, autant en février 1928, le fret revient à 29 francs en mars 1929, puis remonte à l'approche de l'hiver suivant.

Après une stabilité relative au niveau de 33 francs pendant les neufs premiers mois de 1929, le fret touche un maximum de 46 francs en octobre 1929, puis s'effrite : 32 francs en janvier 1930, 27 francs en mars. En décembre 1930, il bondit capricieusement de 33 à 40 francs.

A partir de 1931, le marché est sous le poids de la diminution massive des tonnages à transporter. Dès lors, la baisse des frets s'accroît, aux variations saisonnières près. On cote : 24 francs en juillet 1931, 31 francs en octobre, 25 en février 1932, 20,50 en mai, 27 en décembre.

Préoccupés de juguler la spéculation et de compenser au moins partiellement les variations saisonnières, les pouvoirs publics sont intervenus en septembre 1930, en donnant mission à une commission paritaire d'étudier les moyens propres à stabiliser les cours. Après le dépôt du rapport de cette commission, en mai 1931, la première Région Economique a institué, avec l'approbation ministérielle, une *Commission de régularisation des frets*. On lira, dans le *Nord charbonnier* du 12 août 1932, le rapport adressé à la première Région Eco-

nomique, rendant compte des efforts tentés et des résultats obtenus au cours du premier exercice.

La Commission de régularisation des frets groupe des représentants des compagnies houillères, affréteurs, marinières. L'ingénieur en chef de la Navigation du Nord et du Pas-de-Calais prend part aux délibérations avec voix consultative.

Le but de la Commission est d'exercer sur le marché une action directrice et régulatrice, en « recommandant » un taux d'affrètement. Il n'est évidemment pas en son pouvoir d'imposer un taux, ni d'empêcher la dépression consécutive à la diminution des chargements des mines.

Après s'être appliqué à la régularisation du fret pour Paris, qui est le plus important, tant par lui-même que parce qu'il sert de base à la plupart des autres, la Commission a également cherché à stabiliser les frets pour Lille et Roubaix, et, en décembre 1931, a recommandé un fret, base Lens, de 6 francs pour Lille et 8,75 pour Roubaix.

Les cours cotés, en décembre 1931 et septembre 1932, pour les principales destinations, base de départ Lens, ont été approximativement :

	Décembre 1931	Septembre 1932
De Lens à :	frs	frs
Paris.....	30	23
Lille.....	6	5
Roubaix.....	8,75	6
Dunkerque.....	12	10
Rouen.....	31	22
Chalon-sur-Saône.....	40	»
Lyon.....	54	»
Reims.....	23	16
Nancy.....	30,50	26
Mulhouse.....	51	»

Cependant, à sa séance du 7 septembre 1932, la Commission de régularisation des frets « considérant que la pratique de cours de fret excessivement bas, systématiquement inférieurs à ceux qu'elle recommande, porte un préjudice considérable à la petite batellerie et peut amener rapidement sa ruine; ... recommande à nouveau le cours de 26 fr. pour le transport

de Lens (Pont à-Vendin) à Paris (Monnaie) et insiste pour qu'il ne soit pas traité de voyage à un cours inférieur ; ... continue à recommander pour les mêmes raisons les frets de 5 fr. 50 pour le transport de Lens à Lille et 7 fr. 50 pour Roubaix ». Mais c'est seulement en fin d'année que les frets remontent aux taux recommandés par la Commission, grâce surtout d'ailleurs aux influences saisonnières.

3^o La concurrence sur Paris.

Les efforts de la concurrence convergent vers Paris.

Pour permettre aux charbons français de soutenir la lutte contre les charbons d'importation, les maigres péniches de 280 tonnes, chargées dans le bassin du Nord et du Pas-de-Calais, doivent, pour un salaire médiocre, naviguer péniblement durant trois semaines à travers des canaux étroits et sinueux, hérissés de nombreuses écluses.

Plus heureux, les charbons anglais transbordés à Rouen voient s'ouvrir devant eux la Seine, constamment améliorée par les services de la navigation, *aux frais du budget*, et en quelques jours débarquent à Paris. Par l'Escaut ou la Sambre, puis l'Oise, les charbons belges trouvent des facilités de pénétration analogues.

De Rouen à Paris, le fret baisse de 16 fr. 50 en 1931 à 14 fr. au printemps 1932. Il remonte à 17 fr. en décembre 1932.

De la Belgique à Paris, baisse de 40 % depuis le début de 1931 :

Fret pour Paris :

	Janvier 1930 —	Janvier 1931 —	Janvier 1932 —	Septembre 1933 —
De Mons	40 fr.	40 fr.	27 fr.	23 fr.
De Charleroi	42 fr.	45 fr.	35 fr.	27 fr.
De Gand	42 fr.	40 fr.	34 fr.	27,50

En remarquant que les frets belges sont payables moitié en francs belges et moitié en francs français, leurs taux sont à

réduire de 4 fr. environ pour la comparaison avec les frets de Lens. Ils s'établissent au-dessous du fret de 26 fr. que la Commission de régularisation des frets recommande pour le voyage de Lens à Paris. La prime du charbon belge est de 3 fr. pour les expéditions de Charleroi ou de Gand, de 6 fr. 50 pour celles de Mons.

Les charbons étrangers ont largement profité de ces facilités.

Rouen a expédié par la Seine, en 1929, 2.555.000 tonnes de charbons d'importation, savoir :

Charbons anglais	1.942.000 tonnes
Charbons allemands.....	538.000 —
Charbons russes	39.000 —
Charbons polonais	36.000 —
	<u>2.555.000 —</u>

En 1929 également, 1.384.000 tonnes de charbons d'importation ont été dirigés par l'Oise vers la région parisienne : charbons belges, charbons hollandais, charbons anglais venus par Gand, charbons allemands également venus par Gand ou par Anvers ou en droiture de Duisbourg.

Et quand on compulse les statistiques du Port de Paris, on est bien contraint de constater la part modeste que détiennent les charbons français dans les arrivages par eau à Paris. Voici les chiffres, toujours pour 1929 :

ARRIVAGES DE COMBUSTIBLES MINÉRAUX
AU PORT DE PARIS : ANNÉE 1929.

Provenance	Milliers de tonnes
Seine (du Havre à l'Oise)	723
Oise, Escaut (Belgique)	128
Canaux du Nord et du Pas-de-Calais	284
Sambre	87
Lignes de l'Est et lignes de Lyon	22
	<u>1.244</u>

La part des charbons français comprend, au plus, les

306.000 tonnes du Nord, du Pas-de-Calais, de l'Est et de Lyon : à peine 25 % de l'ensemble.

Si décourageantes que soient de telles constatations, et en dépit des facilités de pénétration qui s'offrent aux charbons d'importation, il n'en subsiste pas moins que la région parisienne est un débouché que le charbon français peut revendiquer comme sien et doit conquérir ou reconquérir. C'est là seulement que se trouvent, à proximité immédiate du bassin du Nord et du Pas-de-Calais, des besoins massifs de consommation correspondant à sa puissance d'extraction.

Seulement, pour reconquérir ce gros débouché, il ne suffit pas de comprimer le fret de Lens à Paris. A son taux actuel, ce fret est déjà trop bas; le batelier ne peut pas vivre. Ce qu'il faut, ce qui est indispensable, c'est de permettre à la batellerie de travailler dans des conditions saines et stables, à bon marché, en aménageant les voies d'eau en conséquence.

4^e Le canal du Nord.

Quand un pays possède à 175 km. l'une de l'autre, une région de consommation de l'importance de Paris et un bassin producteur de la puissance du Nord et du Pas-de-Calais, il ne peut se dispenser de créer entre ces deux régions un lien permanent à leur mesure et à l'exigence des nécessités modernes.

Il n'est pas d'impression plus pénible que celle que nous avons ressentie, revenant de la Ruhr, à la vue des canaux du Nord et du Pas-de-Calais. Jamais, nous n'avons pareillement éprouvé la carence de nos voies navigables. Les gares d'eau des mines, au nom idyllique de rivage, que la poésie d'un Delille, en son âme virgilienne, aurait peut-être magnifié, nous ont paru ridiculement étriquées. Les petites péniches de 280 tonnes y manœuvrent avec peine et y stationnent souvent plusieurs jours pour être chargées, même en charbons de production courante. Les écluses de Douai et d'ailleurs font mine de jouets de bazar. Partout, on se sent en retard sur le siècle.

Nous ne prétendons pas qu'on doive toujours chercher l'exemple à l'étranger. Cependant, dans le cas présent, notre infériorité est trop éclatante; les réalisations de l'étranger doivent stimuler notre énergie et notre amour-propre.

Le bassin de la Ruhr aurait-il pris le formidable développement que nous lui connaissons, si les mines du Centre et de l'Est du bassin n'avaient été, dès 1911, réunies au Rhin par le Rhein Herne-Kanal, long de 38 km, large de 34 mètres 50, profond de 3 mètres 50, portant des chalands de 1.500 tonnes ? L'organisation des ports particuliers des mines ou des villes riveraines a été proportionnée et largement dotée d'engins mécaniques puissants. Les écluses sont de véritables ouvrages d'art sans parler du fameux élévateur (Hebewerk) de Henrichenburg qui fait passer les chalands du plan d'eau du Rhein-Herne-Kanal à celui du Dortmund-Ems-Kanal.

Et combien d'autres projets réalisés ou en cours de réalisation en dehors de la Ruhr, qui contribuent tous à l'intensification des échanges pour le plus grand profit de l'économie allemande ! Canal du Main au Danube par Aschaffenburg, canal du Mitteldeutschland etc... sur lesquels nous ne nous étendrons pas davantage.

Il ne suffit pas de constater qu'en son état actuel, le canal de Saint Quentin peut techniquement débiter plus de 8 millions de tonnes par an, et même 14, avec les améliorations qu'on apporte aux voies navigables existantes. Nous reviendrons d'ailleurs sur ces améliorations, qui sont intéressantes, mais aussi insuffisantes. Dire que le Canal de Saint-Quentin peut techniquement débiter 14 millions de tonnes, revient, tout simplement à déplacer la question qui n'est pas d'ordre technique, mais économique.

Si le trafic s'éloigne du Canal, c'est parce que le canal ne répond plus aux exigences de la concurrence. La parité des charbons étrangers sur le marché parisien ne laisse place, en effet, que pour un fret très bas des mines du Nord à Paris. En l'état actuel de la navigabilité du canal, les prix de revient de la battellerie sont tels qu'ils ne lui permettent pas norma-

lement de consentir un fret assez bas. Par suite, les charbons français reculent devant la concurrence et le trafic du canal se restreint, en deçà des possibilités techniques.

Dans son rapport au nom de la Commission des Finances, sur le budget général de l'exercice 1932 (Travaux publics) (1), M. Bedouce a négligé de considérer la question sous cet aspect quand il affirme qu'avec sa capacité de 14 millions de tonnes, le canal peut faire face, pendant de nombreuses années, à tous les suppléments de transport qu'exigera l'accroissement de la production des mines du Nord et du Pas-de-Calais. Cette affirmation constitue une pétition de principe. Sans un aménagement sérieux, les voies navigables du Nord resteront économiquement inaptes à un accroissement de trafic et, par conséquent, un obstacle à l'accroissement de la production des mines.

Les projets d'aménagement datent de dix ans avant la guerre.

Le 23 décembre 1903, une loi déclarait d'utilité publique les travaux du canal du Nord. Il s'agissait de creuser une voie nouvelle en ligne droite d'Arleux, sur la Sensée, à Noyon, sur le canal latéral à l'Oise, sur une longueur de 99 kilomètres, avec 19 écluses, alors qu'entre les deux mêmes points le Canal de Saint-Quentin a une longueur de 140 km et comporte 42 écluses. Economie : 41 kilomètres, 23 écluses, trois jours de marche.

Entrepris en 1905, les travaux étaient assez avancés à la déclaration de guerre pour qu'on escomptât leur achèvement en 1917. En 1905 et 1908, les houillères avaient versé, à titre de fonds de concours, une somme de 23 millions de francs-or.

La guerre remit tout en question, à la suite des destructions opérées par les Allemands. On s'aperçut alors, d'ailleurs, que le projet de 1903 était vraiment timide. Comme trop souvent en France, on avait vu trop court, par peur d'anticiper. Il fallut compter désormais avec le développement des engins mécaniques. Or, les bateaux au gabarit de 280 ou 300 tonnes,

1. Documents parlementaires. Chambre des députés, annexe n° 5838, p. 1241.

ne se prêtent pas utilement au travail des engins modernes à gros rendement : culbuteurs, grues à bennes automatiques, kippers, etc. Il faut atteindre le gabarit de 600 tonnes, correspondant aux conditions de la navigation dans l'Oise. D'où le projet nouveau, à ce gabarit, approuvé par le Conseil supérieur des travaux publics le 18 juillet 1930.

Naturellement, l'augmentation du gabarit entraîne des dépenses supplémentaires. Elle nécessite aussi la mise au gabarit nouveau de toutes les voies entre les mines et Arleux. M. Bedouce chiffre à 800 millions de francs environ l'effort financier total à envisager.

On en est là. Depuis le 18 juillet 1930 la question n'a plus avancé.

On tergiverse sur la répartition de la charge entre les diverses collectivités, ainsi que sur des problèmes techniques tels que l'alimentation en eau du canal, le pompage et les fournitures d'énergie.

Ces hésitations sont des plus fâcheuses.

Relatant l'état des travaux, dans son numéro du 16 septembre 1932, le *Nord charbonnier* estime qu'il faudra encore dépenser 450 millions dont 150 seront fournis par des organismes privés, pour ouvrir le canal aux seules péniches de 350 tonnes.

Si l'on devait finalement adopter, par mesure de transaction, le gabarit de 350 tonnes, le progrès serait bien mesquin. Seule, une voie au gabarit de 600 tonnes, reliant les mines à l'Oise et, par celle-ci, à la région parisienne, pourra déterminer l'intensification d'un courant charbonnier à bas prix, garantissant aux mines un accroissement de leurs débouchés et, à la région parisienne, un approvisionnement sûr, régulier, rapide.

A présent, le but étant dégagé et bien affirmé, qu'on s'efforce, entre temps, de tirer parti des ressources existantes, en les améliorant, rien n'est plus raisonnable.

C'est ainsi qu'il faut savoir gré à l'Administration des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, des travaux en cours

pour porter de 1 m. 80 à 2 m. 50 l'enfoncement des chalands vers Paris et le hors tout de 5 mètres à 5 m. 60. On calcule qu'à ces caractéristiques nouvelles, correspondrait une diminution de 25 % du prix de revient du batelier.

Concurremment, on envisage d'améliorer le débit des écluses du canal de Saint-Quentin par l'électrification des organes mécaniques et plusieurs compagnies houillères ont des travaux en projet ou en cours pour réduire le stationnement des péniches au chargement.

Enfin, l'ouverture du Canal de l'Oise à l'Aisne, le 7 décembre 1931, a réduit de 55 kilomètres tous les parcours en direction de l'Est. L'économie de transport qui s'ensuit, facilite, dans une certaine mesure, sous les réserves générales précédemment tirées de l'état des voies navigables, l'extension des ventes des mines du Nord et du Pas-de-Calais.

SECTION III

LES TRANSPORTS MARITIMES

1^o Les importations maritimes.

Les importations maritimes en combustibles minéraux qui ne dépassaient pas :

En 1912	10.065.000 tonnes
En 1913	11.480.000 —

non plus que :

En 1928	10.916.000 —
---------------	--------------

ont atteint :

En 1929	15.825.000 tonnes
En 1930	16.810.000 —
En 1931	14.738.000 tonnes

(statistiques de la Douane)

Pour 1932, les importations maritimes sont de l'ordre de 12 millions, dont plus de 9 en charbons anglais.

On voit que, malgré la crise, les importations maritimes, se maintiennent à un chiffre supérieur au maximum d'avant-guerre.

L'Angleterre fournit les trois quarts environ du tonnage.

Pour le détail des chiffres par provenance et par port d'entrée en France, on consultera les tableaux nos 29 et 30, pp. 459 et 460.

Autant que le bas prix d'exportation anglais, le bas niveau des frets houillers britanniques a contribué à asseoir et consolider les positions du charbon anglais en France.

2° Les frets houillers britanniques.

Le tableau n° 48 montre les variations du fret moyen annuel au départ des deux principaux bassins exportateurs anglais : le Sud du Pays de Galles et la Tyne ; et pour les principaux ports français destinataires ; Rouen, Saint-Nazaire, Bordeaux, Marseille.

Les taux portés dans le tableau résultent des statistiques officieuses que publient les journaux commerciaux ou certaines maisons spécialisées dans le courtage des affrètements : South Wales Journal of Commerce ; Compendium ; Cairns, Noble et Co ; Evans et Reid.

En 1929, les frets étaient sensiblement remontés au niveau de 1913 ; ils se sont fortement déprimés depuis lors.

Etant donné l'importance particulière des expéditions sur Rouen, on peut rapporter toutes les constatations à ce port et considérer le fret Cardiff-Rouen comme significatif du coût du transport maritime du charbon anglais importé en France.

De 5 sh 9 d, moyenne de 1913, le fret descend à 3 sh 9 en 1928, en baisse de 35 %. Après une reprise à 5 sh 4 d en 1929, il revient à 3 sh 11 en 1930, 3 sh 9 en 1931, donc de nouveau en baisse de 35 % sur 1913. Ce taux de 3 sh 9 se maintient fin 1931, ainsi qu'en 1932, malgré la dévalorisation de 30 % du

sterling (88 fr. en décembre 1931 et octobre 1932). Le fret de 3/9 papier ne vaut plus que 2/9 or, c'est-à-dire la moitié à peine du taux de 1913.

TABLEAU N° 48.

FRETS HOUILLERS BRITANNIQUES

(A la tonne de 1.016 kilos.)

Destinations	1913 Moyenne	1928 Moyenne	1929 Moyenne	1930 Moyenne	1931 Moyenne	1931 Moyenne	1932 juin à septemb.
<i>Du sud du Pays de Galles à :</i>	sh. d.	sh. d.	sh. d.	sh. d.	sh. d.	sh. d.	sh. d.
Rouen	5,9	3,9	5,4	3,11	3,9	3,9	3,9
St-Nazaire ...	5,3	4,4	5,3	3,7	4,0	4,3	3,7
Bordeaux	5,8	4,6	5,9	4,1	4,1	4,6	4,0
Marseille	8,10	8,7	9,7	7,1	7,2	6,9	6,10
<i>De la Tyne à :</i>							
Rouen		3,11	4,1	3,11	3,8	3,6	4,0
St-Nazaire ...		5,5	6,6	5,0	4,8	4,6	4,7
Bordeaux		5,5	6,9	5,0	4,8	4,8	5,0
Marseille		8,8	10,2	7,3	7,1	7,0	7,0

Tel est le très important recul enregistré sur le marché des frets britanniques, tout à l'avantage, il va sans dire, du charbon anglais dans la concurrence sur le continent.

Le recul des frets est aussi le résultat de la surabondance du matériel, attestée par le tonnage désarmé. Au 1^{er} avril 1931, la jauge nette des navires anglais désarmés s'élevait, à 1.890.234 tonnes, soit plus de 3 millions de jauge brute et plus de 4 millions $\frac{1}{2}$ de tonnes de portée en lourd (deadweight).

Les frets houillers britanniques servent de base à tous les transports maritimes. Il sera donc inutile de rechercher les variations des frets cotés au départ des ports de mer continentaux. Leurs mouvements sont parallèles. En particulier, le fret du charbon allemand, de Rotterdam à Rouen, reste toujours sensiblement à parité du fret anglais pour la même destination.

3° La flotte charbonnière française.

La flotte charbonnière française vit d'un antagonisme. Introdutrice des charbons d'importation en France, elle considère généralement que ses intérêts sont directement opposés à ceux des houillères françaises. Pour elle, les périodes de prospérité sont des périodes de fortes importations et de tension sur les frets.

Du moins, telle est l'opinion la plus couramment accréditée, encore qu'elle procède d'une observation superficielle des faits. comme nous l'avons montré dans le chapitre premier, section III, en analysant l'économie comparée de la production et des importations. Nous n'y reviendrions pas si cette erreur n'était à la base de raisonnements, d'actions et de résolutions.

La situation actuelle est évidemment mauvaise pour la flotte charbonnière française. Elle subit la répercussion du continuellement des importations charbonnières, celle de la baisse des frets, celle de la baisse du sterling.

Le rapport déposé par M. Gratien Candace, au nom de la Commission des finances de la Chambre, sur le budget général de l'exercice 1932 (1) (Marine marchande) nous renseigne sur les moyens et sur l'utilisation actuelle de la flotte charbonnière française, en terme de métier, le *tramping* charbonnier (de tramp, gros cargo).

Nous extrayons de ce rapport les quelques chiffres que nous allons citer.

Le *tramping* charbonnier français compte 154 navires, ensemble 413.000 tonnes, ou 12 % environ du tonnage global de la marine marchande française. En 1913, il n'en représentait que 6 %, avec seulement 85 navires et 153.000 tonnes. Les moyens ont donc plus que doublé, presque triplé.

L'augmentation provient de la flotte d'Etat constituée pen-

1. Documents parlementaires, Ch. des députés, annexe 5840, p. 1268 et suivantes.

dant la guerre et depuis lors rétrocée à l'Armement privé, ainsi que des efforts propres de celui-ci, encouragés par les Pouvoirs publics dans les premières années d'après-guerre, à une époque où le ravitaillement de la France en combustibles rencontrait tant de difficultés et où la tension des frets constituait peut-être encore le meilleur stimulant.

Était-il sage de tabler sur les fortes importations de charbon d'après-guerre, conséquence nécessaire et malheureuse, mais temporaire, du déficit de notre production nationale, pour créer un instrument permanent dont on se trouve assez embarrassé aujourd'hui ?

La capacité de transport de la flotte est de 6 à 7 millions de tonnes par an, à peu près la moitié du volume des importations maritimes de ces dernières années. Pour l'utiliser, il aurait donc fallu que la moitié des tonnages importés fussent acheminés sous pavillon français. En fait, la part de transport française a été constamment en régressant pour n'être plus que du tiers en 1930.

L'infériorité de l'Armement français tient en grande partie aux charges qui lui sont imposées, et notamment aux rigueurs de la loi de huit heures, inconnues des autres Armements. Ses prix de revient plus élevés ne lui permettent pas de soutenir la concurrence, surtout lorsque des mesures artificielles, comme la récente baisse de la Livre, viennent aggraver soudain les écarts. L'acheteur n'entre pas dans ces considérations et affrète au mieux, sans s'inquiéter des couleurs du pavillon : business is business. Dans le shipping, cette règle est encore plus implacable que partout ailleurs.

Sur les marchés d'affrètement étranger, le navire français trouve-t-il, au moins, partout un accueil loyal et l'égalité des conditions ? Est-ce bien partout le fair play ? N'y a-t-il pas plutôt des préférences commerciales et politiques qui entretiennent une discrimination à l'encontre de l'Armement français ? C'est un fait connu qu'on joue aisément sur le prix des soutes de steamers en trafic étranger et que, sur ce seul élément, on peut fonder un handicap sérieux.

Pour assurer l'utilisation de la flotte française, le gouvernement français a créé des servitudes à son profit. Du décret du 28 janvier 1922, pris en exécution de la loi du 9 août 1921 (art. 5), est ainsi né le « droit de préférence ». Administrations de l'Etat et services publics doivent affréter par préférence des navires français. S'ils n'en trouvent pas ou si l'« Office de renseignement » ne leur en procure pas, ils recouvrent leur liberté d'affréter un navire étranger.

M. Gratien Candace montre les résultats d'application du décret :

Années	Importations de charbons par mer (en 1.000 tonnes)	Part du pavillon français
1926	9.993	58,91 %
1927	13.775	45,43 %
1928	11.408	39,75 %
1929	16.543	36,32 %
1930	17.158	33,75 %

Sur ce tableau se vérifie la décroissance continue de la part française en pourcentage. En tonnage elle a varié selon les années entre 4,5 et 6 millions de tonnes, tonnage cadrant plus ou moins avec les possibilités de la flotte.

Cependant M. Gratien Candace dénonce les nombreuses infractions au décret du 28 janvier 1922. Les assujettis ne respecteraient pas toujours le droit de préférence ou parviendraient trop facilement à le tourner.

En pénétrant davantage le détail, on s'aperçoit que les tonnages acheminés en 1930 sous pavillon français ont compris :

3.170.000 tonnes de charbon anglais, ou 23 % du total des importations maritimes de charbon anglais ;

1.650.000 tonnes de charbon allemand, ou 80 %.

Pour les autres provenances, le pourcentage transporté sous pavillon français se rapproche plutôt du pourcentage constaté sur le charbon allemand.

La différence des pourcentages s'explique, en partie, par le fait que les achats des services publics, débiteurs du droit de

préférence, ont pu être proportionnellement plus forts en charbon allemand qu'en charbon anglais. Mais cette explication ne vaut qu'en partiè. Il faut bien constater que le marché anglais est moins favorable que les autres pour l'affrètement des navires français.

La preuve est administrée de façon décisive pour l'année 1926, qu'ont marquée huit mois de grève en Angleterre. C'est précisément l'année qui vaut le meilleur emploi à la flotte française : 59 % du tonnage importé, près de 6 millions de tonnes. A l'opposé, en 1930, année de fortes importations en charbon anglais, le total des importations s'étant accru de 72 %, la flotte française n'achemine que 5, 6 millions de tonnes : un tiers seulement des tonnages importés.

Quand on entend protéger le tramping charbonnier français, il faut nécessairement procéder à ces constatations et en dégager des conclusions :

Le décret du 28 janvier 1922 est une bonne mesure, mais trop restreinte pour être efficiente, puisqu'elle ne concerne que les services publics français et qu'en période de crise on demande précisément à ces mêmes services de réserver leur préférence aux charbons français. Alors, le tramping français est doublement touché.

Le mettre en condition d'offrir des prix comparables à ceux de la concurrence, par une législation plus avisée et par un aménagement approprié de l'aide de l'Etat ; lui assurer, au besoin par des conventions internationales, un meilleur accueil sur les marchés d'affrètement étrangers et un pourcentage plus équitable dans les transports à destination de la France ; telles nous semblent être des directives opportunes.

La crise actuelle doit faciliter la solution. Les vendeurs à l'exportation ne seront jamais mieux disposés à transiger. Les Finlandais et les Portugais ont obligé les Anglais à prendre leurs bois en échange du charbon. Les chemins de fer du Brésil ont acheté du charbon allemand mais les importateurs de Hambourg ont dû s'avouer un faible pour le café brésilien. C'est le retour au troc, au do ut des.

Qui nous empêche nous-mêmes de subordonner nos achats de charbons anglais à des conditions, au reste fort raisonnables et économiquement saines ? Un taux d'emploi convenable, 50 % par exemple, garanti à la flotte française et un débouché minimum pour les bois des Landes ?

Ainsi, la flotte française et les producteurs de bois de mines verraient satisfaire leurs légitimes revendications, sans croire, bien à tort, que la seule issue soit dans une augmentation continue des importations de charbons anglais. Les chiffres que nous avons confrontés sont là pour le démontrer.

Ces mêmes chiffres réfutent à l'avance une suggestion introduite par M. Gratien Candace dans son rapport, à savoir que si le régime du contingentement des importations de charbons en France devait subsister, il conviendrait au moins d'autoriser des dépassements, s'il était fait appel pour leur transport à des navires français. Au surplus, ne confondons pas le principal et l'accessoire : le principal c'est le charbon et non son transport maritime. Les mesures que commande la situation charbonnière de la France ne sauraient être remises en cause pour un objet accessoire, si digne d'intérêt soit-il.

Plus heureuse est la suggestion de M. Gratien Candace réclamant un régime de faveur pour le transport par mer des charbons français. Les observations que nous avons déjà présentées à ce sujet, à propos des exportations et du cabotage (chapitre I^{er}, section IV), nous permettent de nous y associer. Mais c'est une gageure singulièrement hardie que de fonder cette conclusion sur la charge qu'auraient les chemins de fer de transporter à perte les charbons français sur de longues distances jusque dans le sud-ouest. Si les chemins de fer ne peuvent, pour 90 francs par tonne, transporter le charbon français de Douai à Bordeaux, que penser des pertes de l'Armement français qui, pour moins de 20 francs, transporte le charbon anglais de Cardiff à Bordeaux ?

CONCLUSION

*L'économie comparée des trois modes de transport,
au regard de la concurrence charbonnière.*

Tandis que les frets maritimes sont en baisse de 50 % sur leurs taux-or de 1913 et de 1929, les tarifs des chemins de fer français se maintiennent largement au-dessus des taux d'avant-guerre, accrochés au barème maximum de 1928.

Les conditions de la concurrence se trouvent ainsi fondamentalement faussées aux dépens du charbon français et au profit de son principal concurrent, le charbon anglais.

Des attermolements regrettables laissent en suspens la construction du Canal du Nord.

En attendant, la batellerie s'épuise en vain dans son effort. Et l'effondrement des frets fluviaux profite surtout aux charbons belges, qui descendent l'Oise, ou aux charbons importés par Rouen qui bénéficient de tous les travaux constamment entrepris, à la charge du budget, pour améliorer la navigabilité de la Seine.

CHAPITRE VI

Le régime douanier

1° La législation ordinaire : le droit de douane.

La législation douanière française, du temps normal, n'accorde aucune protection à l'industrie houillère. Du moins, ne peut-on considérer comme telle un droit de douane de 2 francs par tonne.

Etabli en 1860 au taux de 1 fr. 20 par tonne, confirmé par la loi du 11 janvier 1892 (article 190 de la nomenclature douanière), le droit de douane n'a été relevé qu'en 1926 dans une mesure fort insuffisante pour compenser la dépréciation du franc. La loi du 6 avril 1926 en a d'abord majoré la base de 30 %. Puis, le décret du 14 août 1926, rendu en vertu des pouvoirs conférés au gouvernement par la loi du 3 août 1926, a appliqué une nouvelle majoration de 30 % au taux déjà majoré de 30 %, le résultat devant être arrondi au dixième le plus voisin. Le coefficient du droit primitif s'est ainsi trouvé porté à 1,7 et la circulaire de la Direction générale des Douanes, en date du 9 septembre 1926, a prescrit que la liquidation du droit se ferait au taux arrondi de 2 francs par tonne.

En dehors du droit de douane, les combustibles importés doivent acquitter à l'entrée en France, une taxe de statistique, ainsi qu'une taxe pour le développement du commerce extérieur.

La taxe de statistique, instituée par la loi du 22 janvier 1872, au taux de 0 fr. 10 par tonne, a été portée successivement à

0 fr. 15, à 0 fr. 20, à 0 fr. 30 puis, en dernier lieu, à 0 fr. 70, par la loi du 5 août 1926.

Créée par la loi du 25 août 1919, la taxe pour le développement du commerce extérieur a été portée à 0 fr. 20 par tonne, par l'article 22 de la loi de finances du 29 avril 1926. Elle est recouvrée en même temps que la taxe de statistique et cumulativement avec elle.

Les combustibles importés acquittent aussi une taxe *ad valorem* de 2,50 %. Mais celle-ci n'est que le rachat de la taxe sur le chiffre d'affaires et le pendant de la taxe à la production. Son prélèvement sur les importations ne fait que rétablir l'équilibre avec la production. Elle ne constitue donc pas une charge des importations, ni une protection pour la production nationale.

Au total, par conséquent, droit de douane, taxe de statistique, taxe du commerce extérieur, représentent 2 fr. 90 par tonne. C'est là toute la discrimination que la loi établit à l'encontre des importations et en faveur de la production nationale.

Nous négligeons les frais de permis, au taux fixe de 3 fr. 15 par déclaration, quel que soit le tonnage, cargo de 3.000 tonnes ou rame de wagons de 300 tonnes ; la répartition à la tonne est insignifiante.

D'autre part, nous ne mentionnerons pas les frais d'agence en douane (environ 1 fr. par tonne), frais payés aux transitaires pour leurs services, pas plus qu'il n'y a lieu de faire entrer en ligne de compte des frais de manutention et d'expédition, que les mines françaises supportent d'ailleurs également de leur côté, sous une forme ou sous une autre.

Par la modicité de son taux, le droit de douane actuel n'est plus qu'un vestige de la protection qu'il représentait naguère. Son incidence sur la valeur moyenne des charbons importés, de 6,6 % à l'origine (1860) et de 4,8 % en 1913, tombe à 1,7 %. En valeur-or, le taux est réduit des deux tiers par rapport à l'avant-guerre.

2° La législation d'exception : ses raisons d'être.

A des circonstances exceptionnelles, des mesures exceptionnelles. Quelles que soient, en effet, les opinions doctrinales que l'on professe sur les vertus relatives du protectionnisme et du libre-échange, les temps actuels ne laissent plus place aux controverses.

L'industrie houillère française a dû être protégée d'urgence contre les excès du dumping, anormal par la violence de ses moyens et par le caractère politique de ses buts. Elle a dû être protégée aussi parce qu'il n'est pas possible, en ces temps de crise, de séparer l'industrie houillère de la communauté à protéger et parce que des inégalités internes qui ne dépendent pas d'elle, mais de la loi et de l'action des pouvoirs publics, ont assigné à ses efforts de compression des prix de revient des limites vite atteintes.

Nous examinerons successivement ces deux séries de raisons qui justifient une législation d'exception.

A. — LA DÉFENSE CONTRE LE DUMPING

La Ruhr consacre 200 millions de Reichsmark, soit 1.200.000 fr. par an au dumping. En s'abstenant de réajuster ses prix d'exportation à la dépréciation de sa monnaie, la Grande-Bretagne diminue sa créance sur l'étranger de quelque 250 millions de livres-or par an, soit 3 milliards de francs. La Pologne s'impose un subside de 14 fr. par tonne sur les trois-quarts de son exportation : encore une bonne centaine de millions de francs par an. Et nous ne comptons pas la valeur de tous les avantages directs ou indirects, que les pouvoirs publics à l'étranger ont concédés à l'industrie houillère pour lui permettre d'exporter : abaissement du prix de la vie, baisses de salaires, réductions d'impôts, tarifs spéciaux de transport.

Un quart environ du fonds de dumping international est employé en France pour y soutenir l'importation des houilles étrangères : plus d'un milliard de francs par an ! Personne n'aura la candeur de supposer qu'il s'agit d'un don gratuit consenti au consommateur français.

L'enjeu du dumping, c'est l'écrasement des forces économiques rivales. C'est là le grave danger qui menace notre sécurité économique.

L'industrie houillère française subit, sur son propre marché national, où s'écoule 95 % de sa production, le contre-coup direct et brutal de la lutte acharnée que se livrent entre eux, et contre elle, les trois grands pays exportateurs de houille : Grande-Bretagne, Allemagne, Pologne.

Les pouvoirs public pouvaient-ils se désintéresser de cette lutte et laisser sans protection, aux prises avec ses puissants adversaires, l'industrie houillère française ? Non évidemment. Non, pour des raisons générales, universelles ; non, pour des raisons particulières à la France.

Aucun pays ne peut laisser détruire ses forces économiques pour se soumettre ensuite au vainqueur. Nous savons trop ce qu'il en coûte pour avoir été acculés à cette situation au lendemain de la guerre. L'expérience, qui nous a instruit, doit aussi nous mettre en garde contre les dangers d'un recommencement.

Supposons que la concurrence étrangère ait été laissée libre d'accentuer sa pression chez nous, par l'envoi de plus en plus massif de productions excédentaires sacrifiées à vil prix ; que, devant cette invasion, nos exploitations, toutes déjà plus ou moins marginales, aient dû interrompre leur travail et fermer de nombreux puits ; que le personnel réduit au chômage, se soit alors égaillé et dispersé. De conjoncturelle, la crise serait devenue organique. Pour longtemps, la France serait devenue incapable de recouvrer sa capacité normale de production ; elle aurait été réduite à la merci des fournisseurs étrangers.

Et, nous aurions subi, impuissants, une nouvelle poussée de hausse des prix. Nous ne l'éviterons peut-être pas complè-

tement, mais nous pourrons, du moins, la contrôler et la tempérer, grâce à nos forces productives propres, sauvées d'atteintes irrémédiables.

Proclamer la prépotence de l'énergie dans le monde moderne, c'est proclamer l'évidence. Proclamer la primauté du charbon comme source d'énergie, n'est pas davantage une révélation. Il n'y aurait plus de sécurité économique pour un pays qui affaiblirait sa puissance en sources énergétiques. Sa sécurité politique, même, serait menacée. Ainsi s'explique l'âpreté des luttes que se livrent les Etats pour s'assurer le charbon et le pétrole.

Nous disons bien les Etats, car ce ne sont pas seulement des rivalités entre groupes privés. Derrière les groupes privés, la main des Etats est trop visible. Les intérêts se confondent par l'ampleur même qu'ils revêtent ; la Puissance publique s'associe aux forces financières et industrielles privées. La compétition commerciale se double d'un problème politique.

A voir les gouvernements allemand, britannique, polonais, intervenir constamment, depuis la guerre, sous les formes les plus variées, pour diriger les exportations houillères de leur pays, on ne peut plus conserver aucun doute sur les mobiles politiques de l'action.

Il n'en faut pas davantage pour justifier des mesures de défense. Le souci de la sécurité économique de la Nation, fondé sur la conception d'un ordre économique permanent, les réclame impérieusement lorsque l'un des éléments les plus essentiels de cet ordre économique est mis en péril par les desseins impérialistes de l'étranger.

L'industrie houillère française n'a pas à solliciter une protection qu'il est du devoir fondamental de l'Etat de lui accorder, parce qu'en la protégeant en temps utile, l'Etat se protège lui-même, depuis qu'il n'est plus possible de dissocier la puissance économique et la puissance politique d'un pays.

B. — LES INÉGALITÉS ÉCONOMIQUES INTERNES

Cependant, l'industrie houillère française peut avoir conscience de s'être aidée elle-même, dans toute la mesure de ses forces, pour lutter contre la concurrence. Elle a fait ce qui dépendait d'elle pour réduire les prix de revient, pour s'équiper, améliorer sa condition.

Mais, aux obstacles qu'impose à cet effort un handicap de nature, l'ordonnance même de la vie sociale et économique française, la législation, l'action des Pouvoirs publics ont ajouté d'autres limitations et de graves inégalités au passif de l'industrie houillère.

Le Protectionnisme différentiel. — En premier lieu, l'industrie houillère française présente cette singularité et le désavantage exorbitant de travailler sans protection douanière dans un milieu fortement protégé.

On cite comme un exemple particulièrement frappant l'incidence du droit de douane sur le blé porté à 80 francs le quintal, au lieu de 7 francs avant-guerre. Il s'intégrerait pour environ 4,50 à 5 francs dans le prix de revient d'une tonne de charbon marchand. Les prix de revient anglais belge et hollandais ignorent cette charge. On cite également le cas des bois de mine des Pays du Nord, matériaux indispensables à l'exploitation. Sur eux, l'incidence de la protection douanière totale est passée de 5 % en 1931 à 34 % en avril 1932.

Pour les fournitures en général, l'incidence du protectionnisme dans le prix de revient du charbon français se mesure, en première approximation, au décalage de l'indice des prix de gros, produits nationaux d'une part, produits importés d'autre part, respectivement 532 et 348 en juillet 1931, 468 et 290 en juillet 1932. Ce décalage met en évidence une protection de 53 % en juillet 1931 et de 60 % en juillet 1932.

Les prix de détail et la vie chère. — De même, l'industrie

houillère française supporte tout le poids du maintien des prix de détail à un niveau exagéré, non seulement par rapport aux conditions de l'étranger, mais plus encore par comparaison avec les prix de gros.

L'indice général de ceux-ci était descendu à 466 en juillet 1931 et tombe à 404 en juillet 1932. Aux mêmes époques, l'indice des prix de détail se maintient à 615 et 547, dépassant *d'un tiers* celui des prix de gros. Nous insistons sur ce déséquilibre qui met en évidence un vice organique de notre vie économique depuis la guerre : le surenchérissement des services du commerce de détail. Il faut avoir le courage de le dénoncer, car faute d'y remédier, il n'y a pas à attendre d'abaissement sérieux du prix de la vie, ni du prix du charbon.

Les prix de détail, en effet, sont à la base des salaires et ceux-ci sont à la base des prix de revient du charbon, puisque les frais de main-d'œuvre en constituent les deux tiers. Or, lors même que les producteurs parviendraient à baisser encore leurs prix de revient, les prix de détail ne baisseraient pas dans la même proportion. C'est là un manque d'équilibre fondamental. A l'exagérer comme il l'est, les producteurs qu'ils soient houillères, agriculteurs, sont condamnés à une situation de plus en plus difficile.

Le chou-fleur de Bretagne, le bœuf du Charolais seraient cédés gratuitement sur le lieu de production ou d'élevage, que le consommateur payerait ces produits sensiblement le même prix chez les détaillants des villes.

Manifestement, une action contre la vie chère s'impose. Mais pour y remédier, il est essentiel tout d'abord que l'Etat lui-même diminue le prix de ses services par une déflation budgétaire rigoureuse.

Les charges fiscales et sociales. — Par comparaison avec l'étranger et par comparaison aussi avec les autres industries, l'industrie houillère française est grevée de charges très lourdes par la législation fiscale et sociale. Bornons-nous à ce simple rappel.

Les transports et l'étatisme. — Rappelons encore, parce qu'on ne saurait trop y insister, que sous le contrôle de l'Etat, obligés de conserver une main-d'œuvre fonctionnarisée, les chemins de fer sont dans l'impossibilité organique de s'adapter à la crise et de consentir pour le transport des charbons français des ajustements de tarifs contrebalançant la baisse des frets fluviaux et maritimes ; que les négligences apportées à l'aménagement des voies d'eau desservant les mines enlèvent d'ailleurs à celles-ci le bénéfice, même partiel, de la baisse des frets fluviaux ; que la baisse des frets maritimes profite exclusivement aux charbons étrangers,

Rappelons, enfin, que l'Etat verse des subventions régulières à la navigation rhénane pour le transport des charbons allemands. En outre, même après le moratoire Hoover et la suspension des paiements de Réparations, il a continué, pendant plusieurs mois, d'allouer aux vendeurs allemands une prime de 1,20 R. M ou 7,30 francs par tonne de charbon importé par Strasbourg, 0,50 R. M ou 3 francs pour les autres destinations.

Et nous prendrons ainsi une vue d'ensemble des circonstances avec lesquelles doit compter l'industrie houillère française. En temps normal, elle a pu y faire face par ses propres moyens. Avec l'accentuation de la crise, tant d'inégalités l'ont accablée.

* * *

Il ne pouvait être question de redresser l'ensemble économique français dans un sens plus libéral. En décrétant, le 10 juillet 1931, le contingentement des charbons importés, le gouvernement français a préféré, dans cette modeste mesure, étendre aux houillères le bénéfice de la protection générale déjà accordée aux autres branches de l'activité nationale.

Il a tenté aussi d'atténuer le contre-coup sur le marché de la baisse des prix britanniques, consécutive à l'abandon de l'étalon-or chez nos voisins, en appliquant durant trois mois,

aux importations anglaises, une surtaxe compensatrice de change de 15 %.

Ainsi, la législation de circonstance ou d'exception, pour le maintien de l'ordre sur le marché charbonnier français, se marque par deux mesures : une action sur les quantités par le contingentement ; une action sur les prix, mais combien atténuée celle-ci, par la surtaxe de 15 %. Examinons l'une et l'autre, plus en détail.

3^o Le contingentement.

A. — L'HISTORIQUE.

L'attention des Pouvoirs publics fut spécialement attirée sur l'industrie houillère par les difficultés qui se présentèrent dès le début de l'année 1931, quand les mines se virent obligées, à la fois, de restreindre leur production, de verser aux stocks, de recourir au chômage partiel et de réduire les salaires. C'est à ce moment que l'on se rendit vraiment compte des dangers dont nous étions menacés par les excès du dumping.

D'une moyenne mensuelle de 4.588.000 tonnes, en 1930, l'extraction houillère française (houille et lignite) tombait à 4.288.400 tonnes en avril 1931, à 4.095.200 en mai 1931. Cependant, l'équivalent en houille des importations dépassait sa moyenne mensuelle de 1930 ou 2.861.000 tonnes en mars 1931, 2.763.000 tonnes en juin et encore 2.548.000 tonnes en juillet. De 768.000 tonnes au 1^{er} janvier 1930, les stocks sur le carreau des mines françaises s'enflaient à près de 3 millions de tonnes en janvier 1931, à plus de 4 millions 1/2 de tonnes en juillet 1931.

Pressé d'intervenir par les syndicats ouvriers, plus encore que par les exploitants — car malheureusement la main-d'œuvre subissait le fatal contre-coup des restrictions de production — le gouvernement dut prendre ses responsabilités. Le 4 mai 1931, dans son discours de la Courneuve, M. Pierre

Laval, Président du Conseil des Ministres, confirmait la ferme intention du gouvernement de réglementer les importations de charbon, intention annoncée déjà, le 27 avril, par un discours de François Poncet, Sous-Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale.

Il eût été éminemment préférable que le contingentement résultât d'un libre accord de volontés entre les industries française et étrangères. Mais l'entente avec les importateurs ne put s'établir sur la base d'un droit préférentiel de débit sur le territoire national en faveur de la production nationale. En présence de cette impossibilité, M. Blaisot, Ministre du Cabinet Laval, proclamait à Caen, le 27 juin 1931, devant le congrès des négociants importateurs du charbon, que le « Gouvernement saurait réaliser par les mesures en son pouvoir, le contingentement qu'il attendait jusqu'à présent d'un accord ».

Le 10 juillet 1931 paraissait, en effet, le décret subordonnant dorénavant l'importation des charbons étrangers à la délivrance préalable d'une autorisation (licence).

B. — LES PRINCIPES ET LES MODALITÉS DU CONTINGENTEMENT.

Une commission consultative a été instituée auprès du Ministre des Travaux publics. Elle est chargée de donner son avis sur les demandes d'autorisation d'importation et sur les limites générales dans lesquelles ces demandes sont admissibles.

Sur l'avis de cette commission, le gouvernement a pris comme directive que la diminution de la consommation française serait supportée à raison *d'un tiers* par la production indigène, des deux tiers par les fournisseurs du dehors.

La base de référence choisie est la moyenne de la période triennale 1928-1929-1930. Durant cette période, la consommation mensuelle moyenne de la France (sans la Sarre) avait été de 7.100.000 tonnes, sa production de 4.513.000 tonnes et les importations (union douanière) de 2.463.750 tonnes. Consommation et importations ont été décomptées en houille, par

conversion du coke et des briquettes aux coefficients respectifs 1,30 et 0,92.

Les contingents mensuels de base pour les différentes provenances ont dès lors été fixés ainsi :

		<u>%</u>
Grande-Bretagne	991.250 tonnes	40
Allemagne	838.750 —	34
Belgique.....	370.000 —	15
Pays-Bas	197.500	8
Pologne	57.500 —	2
Divers	8.750 —	1
Total	<u>2.463.750 tonnes</u>	<u>100</u>

Les contingents autorisés sont déterminés chaque mois par un pourcentage uniforme. Le pourcentage a été de 80 % en juillet et août 1931 rétroactivement relevé à 100 %. Il a été maintenu à 80 % en septembre, octobre et novembre, puis abaissé à 75 % en décembre 1931 et janvier 1932, à 70 % en février, à 60 % en juin, enfin relevé à 70 % à partir de juillet 1932.

Les réajustements successifs ont eu pour but de compenser les dépassements qui se sont produits en fait dans la délivrance des licences, de manière à ramener la moyenne effective du contingentement à 70 % pendant le 1^{er} semestre 1932, moyenne jugée nécessaire pour maintenir l'équilibre entre la production et les importations, selon la règle de principe répartissant entre elles la diminution de consommation.

Les coques destinés aux hauts-fourneaux et les fines destinées aux cokeries des usines métallurgiques avaient été exclus du contingentement par le décret du 10 juillet 1931. Liberté la plus entière avait été laissée à la grosse métallurgie pour l'importation de ces combustibles, qui était d'ailleurs d'elle-même fortement en baisse, en raison du fléchissement accentué de l'activité métallurgique. Toutefois, pour permettre le contrôle des importations de cette catégorie, des licences sont délivrées « proforma » depuis le 1^{er} juin 1932, pour la totalité des tonnages demandés.

- Trois méthodes ont été suivies pour répartir les autorisations :

1° Pour les importations en provenance de Grande-Bretagne, le Ministère des Travaux publics (Direction des Mines) délivre lui-même des licences aux importateurs, ceux-ci faisant directement valoir leurs droits, en justifiant de leurs importations durant la période 1928-1929-1930.

2° Pour les Pays-Bas et la Russie, les mines ayant des représentants exclusifs en France, ce sont les représentants qui assurent la répartition des licences. La même règle est suivie à l'égard des mines d'Aix-la-Chapelle et du bassin des lignites de Cologne.

3° Pour la Belgique et la Pologne, ainsi que pour le bassin de la Ruhr, les certificats d'origine délivrés par l'organisme central de vente du pays, tiennent lieu de licence, l'organisme central prenant l'engagement de respecter le pourcentage du contingentement.

Les deuxième et troisième méthodes présentent un certain caractère contractuel qui prépare la voie à des ententes plus complètes.

Toujours à propos des modalités, nous signalerons encore deux dispositions particulières :

1° Sur le pourcentage alloué à chaque provenance, le Ministère des Travaux publics (Direction des Mines) s'est réservé une part à répartir lui-même pour couvrir des besoins particuliers ou régionaux. La part ainsi réservée a été successivement de 6 %, 10 %, 14 % et 12 %. Elle a principalement servi à parfaire aux fabricants d'agglomérés du littoral le 100 % de la référence en fines qui leur a été concédé.

3° Enfin, il ne faut pas omettre de mentionner l'attribution de 100.000 tonnes par mois aux ports maritimes, faite pour la première fois, hors contingent, en mai-juin 1932 et reprise en en octobre 1932.

C. — LES DIFFICULTÉS D'EXÉCUTION.

L'annonce du contingentement a provoqué un bourrage des envois sur les derniers jours de juillet 1931.

Il n'a pas davantage été possible d'éviter des mesures transitoires réclamées par les exportateurs britanniques que dépêchèrent tout exprès à Paris, le 29 juillet 1931, auprès de M. Pierre Laval, Président du Conseil, une délégation de membres de la Mining Association et de la Fédération des exportateurs. La délégation obtint que la réduction de 20 % ne prît effet qu'à partir du 1^{er} septembre 1931.

Du côté des houillères, on ne tarda pas à constater que le contingentement ne donnait pas ce qu'il devait donner, et, même, que les décisions prises n'étaient pas régulièrement observées. Ainsi, il était admis que les houillères devaient supporter le tiers de la diminution de consommation et les importateurs les deux autres tiers. Mais, la réduction de la consommation a été plus vite que les prévisions et les pourcentages de contingentement préétablis ont laissé peser sur les houillères seules tout le poids des diminutions complémentaires.

Du même côté, des critiques ont été adressées à l'Administration contre certaines hésitations et timidités du service ou un contrôle trop lâche. Les cas particuliers pris en considération par l'Administration pour justifier des exceptions se sont multipliés. Elle a admis la faculté de compenser en charbons contingentés le déficit des importations libres de coke et de charbons à coke. Elle a accordé des « avances récupérables » qui n'ont pas toutes été récupérées. La validité des licences pendant trois mois a faussé les décomptes mensuels.

C'est surtout à propos des sortes pour foyers domestiques que des difficultés se sont présentées. La consommation en ces sortes n'a pas diminué dans la même proportion que pour les sortes industrielles ; on peut même dire qu'elle n'a pas diminué du tout. Le contingentement a donc gêné les approvisionnements correspondants. La clientèle, par habitude, et les

marchands, par intérêt, ont maintenu leur préférence aux produits du Pays de Galles, au lieu d'utiliser des produits de substitution, comme le coke pour le chauffage central, que nos mines produisent en surabondance et doivent chercher à écouler en Suisse et en Italie, où la clientèle est mieux éduquée.

Cas particuliers dus à la situation du consommateur ou à la question des sortes et qualités que nos mines étaient réputées dans l'impossibilité de livrer, ont ainsi fourni prétexte à des importations hors contingent.

Les doléances des houillères ont trouvé un écho à l'occasion des assemblées générales de 1932. On consultera le rapport présenté à celle du Comité des Houillères, à Paris, le 18 mars 1932, et les déclarations, plus développées encore, de M. Cuvelette devant les actionnaires des mines de Lens, à Lille, le 13 juin 1932 (1).

« Autant vous restez disposés à seconder de votre assentiment l'octroi de facilités raisonnables et d'aménagements opportuns, dit le Comité des Houillères à ses adhérents, autant vous vous montrerez fermes à réclamer pour chacun — pour vous comme pour vos compétiteurs — l'exercice plein de son droit à l'approvisionnement du marché national. L'ordre veut l'égalité du traitement. On ne comprendrait pas qu'une discrimination ait précisément frappé la mine française ».

Ce sont les ouvriers mineurs français, par l'accentuation du chômage, qui ont fait les frais des tolérances. Les syndicats ouvriers s'en émurent à juste titre et déclenchèrent l'action parlementaire.

Le 20 avril 1932, M. Guernier, Ministre des Travaux publics, reçoit MM. Maes, député du Pas-de-Calais et Mailly, Secrétaire du syndicat des ouvriers mineurs du Pas-de-Calais. Le 21, MM. Hayez, Sénateur du Nord et Cadot, Sénateur du Pas-de-Calais, remettent au Ministre, au nom de la Commission des mines du Sénat, une proposition de résolution relative à l'étude du problème du charbon. C'est au cours de ces entre-

1. *Vie financière* du 20 juin 1932.

tiens qu'ont été envisagées les mesures de renforcement du contingentement : révision des licences, validité mensuelle et non plus trimestrielle, diminution du taux du contingentement, qui sont entrées en vigueur au mois de juin 1932.

Après ces critiques, comme en suscitent d'ailleurs toutes les mesures nouvelles, à leur début d'application, il faut reconnaître que le fonctionnement du contingentement s'est nettement amélioré au cours de l'année 1932.

D. — LES RÉSULTATS DU CONTINGEMENT.

Tonnages. — Le contingentement a arrêté le développement anormal des importations.

Leur moyenne mensuelle, qui avait été de 2.463.000 tonnes pendant la période triennale de base et s'était élevée à 2.577.000 tonnes, ou 105 %, pendant le 1^{er} semestre 1931, tombe à 2 287.000 tonnes, ou 93 %, pour le 2^e semestre 1931, à 1.875.000 tonnes, ou 72 1/2 %, pour l'année 1932

Dans cette mesure, mais dans cette mesure seulement, notre production a été protégée. Elle a dû se comprimer, elle-même, de 4.513.000 tonnes, moyenne de base 1828-1929-1930, à 4.148.000 tonnes, ou 92 %, pour le 2^e semestre 1931, à 3.938.000 tonnes, ou 87,4 % pour l'année 1932.

Stocks. — Les stocks sur le carreau des mines qui s'étaient enflés à plus de 4 millions et demi de tonnes en juillet 1931, sont restés stationnaires à ce niveau. Ils enregistrent même, en fin 1932, une légère diminution, sous l'influence, il est vrai, d'un mouvement saisonnier.

Prix. — Le contingentement n'a pas empêché la baisse des prix de s'accroître. A cet égard, il n'a pas, de lui-même, porté remède à la situation des mines.

Le contingentement, en effet, laisse subsister la concurrence.

Comme les mines françaises sont loin de leur capacité de production normale et d'ici assez longtemps, sans doute, rechercheront moins un avantage de prix qu'une amélioration de leur débit, leurs offres feront pression sur le marché et suffiront à réprimer les velléités de hausse de la concurrence étrangère. Au reste, la concurrence étrangère elle-même n'est pas unie ; elle émane de plusieurs pays qui se combattent et cherchent à s'assurer, aux dépens les uns des autres, des déplacements de tonnages dont l'amplitude a d'ailleurs encore été assez large sur le marché français, même après le contingentement.

La comparaison des prix f.o.b d'exportation anglais, d'une part pour la France, d'autre part pour toutes les destinations telle qu'elle a été présentée supra dans le tableau n° 44, fait bien apparaître une majoration de 1 sh par tonne depuis fin 1931, sur les prix d'exportation vers la France, par rapport à ceux des autres destinations. Mais, nous avons déjà remarqué, à ce propos, que la majoration ne constitue pas une discrimination à l'encontre de nos nationaux. Les exportateurs britanniques voudraient-ils l'appliquer, qu'ils ne le pourraient pas, pour les raisons de concurrence déjà exposées et aussi pour cette raison qu'ils n'ont pas la disposition des licences, la délivrance de celles-ci étant faite directement aux importateurs par le Ministre des Travaux publics.

La majoration correspond uniquement à une plus grande proportion de produits chers : sortes pour foyers domestiques, produits classés, gros (1). Il était naturel, en effet, que le contingentement donnât lieu, de la part des acheteurs, à une sélection des sortes.

F. — LES EFFETS DU CONTINGENTEMENT A L'ÉGARD DES PRODUCTIONS ÉTRANGÈRES.

Conservatoire à l'égard de la production française, le contingentement l'a été aussi, en partie, à l'égard des productions

1. *Supra*, p. 452.

étrangères qui s'affrontent sur notre marché. Il contribue ainsi à régulariser le marché également pour tous ses fournisseurs.

Au cours du 1^{er} semestre 1931, les charbons belges, hollandais et polonais s'étaient assurés une avance sur les charbons anglais et allemands. Le contingentement a pu partiellement corriger ces déplacements de tonnage. Après l'abandon de l'étalon-or, en Grande-Bretagne, le contingentement a joué au bénéfice des autres pays, menacés dans leurs exportations par la baisse en valeur-or des prix britanniques.

Les inégalités qui s'observent, malgré tout, de pays à pays tiennent, d'une part, à leur inégale aptitude à la concurrence sur le marché français : prix de revient, éloignement etc., d'autre part, à la nature de leurs fournitures. L'Allemagne, qui place ordinairement en France un gros tonnage de coke, éprouve le déclin de notre métallurgie. Les Pays-Bas aussi. Par contre, fournisseurs de charbons pour foyers domestiques, la Grande-Bretagne et la Belgique maintiennent leurs importations fort au dessus de la moyenne.

Ainsi pour le 1^{er} semestre 1932, pour un contingentement autorisé de 70 %, la Belgique atteint 82 %, la Grande-Bretagne 78 %, tandis que les Pays-Bas tombent à 66 %, l'Allemagne à 62 %.

Il est vrai aussi que le charbon anglais, s'important par mer, jouit, à ce titre, de ménagements particuliers.

G. — APPRÉCIATION D'ENSEMBLE.

Le contingentement a protégé l'industrie houillère française contre les excès du dumping et mis un terme à l'accroissement anormal des importations. C'était son but et c'est son mérite.

Mais il ne résoud pas la crise des prix, moins encore la crise de sous-consommation.

Il n'est pas un remède, mais une défense. Personne ne voit en lui un système définitif, mais seulement un système de circonstance qui doit disparaître dès que les producteurs étrangers auront renoncé au dumping.

Imposé par la force des règlements, il prépare, s'il ne sanctionne, comme on l'aurait préféré, une entente internationale entre les producteurs, réservant à chacun un droit préférentiel de débit sur son marché national.

Tout le monde s'accorde aujourd'hui sur le caractère transitoire de la mesure et, à des nuances près, sur sa nécessité, son urgence même. Les opinions sont plus divisées sur les modalités. Cependant, au contraire de beaucoup d'autres, différemment appliqués, le contingentement charbonnier n'a pas été générateur de hausse de prix. Il évite ainsi le principal reproche que les adversaires du système dirigent d'ordinaire contre le principe même du contingentement.

Nous ne reproduirons pas les nombreux échanges d'idées qu'a provoqués le contingentement, parce qu'ils ne visent pas spécialement le charbon, mais plutôt les autres produits contingentés. La généralité même des termes nous éloignerait trop de notre objet et nous nous bornerons à quelques renvois :

L'Europe Nouvelle, M. Jean Proix... 20 février 1932.

L'Europe Nouvelle, M. Augé Laribé... 16 avril 1932.

M. Adéodat Boissard, rapport au Conseil national économique sur la politique française des échanges internationaux, août 1932.

M. Julien Durand, Ministre du Commerce, discours au déjeuner de la Fédération des industriels et commerçants français, 28 octobre 1932.

M. Roger Picard, Directeur du Cabinet du Ministre du Commerce, discours au congrès du commerce des produits contingentés, juin 1932.

4° La surtaxe compensatrice de change.

Le contingentement agit sur les quantités, non sur les prix.

Qu'un producteur étranger puisse du jour au lendemain, réduire de 25 à 30 % en valeur-or ses prix de revient et prix de vente, il exercera toujours sur le prix une pression telle qu'avec ou sans contingentement, il obligera les autres productions à reculer devant lui, sur n'importe quel marché. C'est exactement ce qui s'est passé le 21 septembre 1932, après l'abandon de l'étalon-or en Grande-Bretagne. Grâce à ce levier

incomparable, les exportateurs britanniques ont cru enfin le moment venu de développer leurs ventes à l'exportation, spécialement en France.

Dans les pays à monnaie stable, il n'est au pouvoir d'aucune industrie de comprimer en un tournemain ses prix de revient pour s'adapter à un prix de concurrence artificiellement baissé de 25 %, avec la livre à 94 (octobre 1931), et de 30 %, avec la livre à 88 (décembre 1931). Moins que toute autre, à la limite de ses sacrifices, l'industrie houillère française ne le pouvait.

Le cas était prévu par le décret instituant les surtaxes compensatrices de change. Le gouvernement français se décida pour une compensation partielle, moitié environ, et soumit les importations de charbons anglais à une surtaxe de 15 % à compter du 14 novembre 1931, en même temps, d'ailleurs, que les autres marchandises en provenance de Grande-Bretagne.

Toujours prompts à s'indigner quand on tente seulement une riposte, nos voisins britanniques mirent en œuvre tout l'arsenal diplomatique pour obtenir la suppression de la surtaxe. M. Runciman engagea des négociations avec le gouvernement français. Il y fut question d'accord sur les dettes et sur les Réparations. On nous menaça de représailles à l'encontre des produits français exportés vers la Grande-Bretagne. Le gouvernement français céda. M. Runciman l'annonça aux Communes le 15 février 1932. Le décret d'abrogation parut le 23 février. Sur quoi, le gouvernement britannique put se féliciter d'une décision qui « contribue à créer une bonne atmosphère entre les deux pays ». Il fit transmettre au Gouvernement français ses plus chaleureux remerciements.

Cependant, pas plus tard qu'en mars 1932, le gouvernement britannique a mis en vigueur les tarifs protectionnistes qui ont si durement atteint les exportations françaises et, au cours de l'été, la conférence impériale d'Ottawa a renforcé encore le protectionnisme britannique.

La raison d'Etat avait parlé. Il ne restait plus à l'industrie

houillère française qu'à comprimer de nouveau ses prix de revient et dès le printemps 1932 à faire accepter par ses ouvriers une nouvelle baisse de salaires, de 7 à 8 % suivant les bassins.

5° La défense à l'étranger.

Partout en Europe, la défense s'est organisée contre le dumping. C'est la loi naturelle de l'action et de la réaction.

A la vérité, les préoccupations qui sont à la base de cette réaction, ont varié d'un pays à l'autre. Les moyens aussi, par conséquent.

Pour les pays mixtes, à la fois producteurs et importateurs, le souci primordial a été, comme en France, de barrer la route aux combustibles étrangers qui privaient l'industrie nationale de ses débouchés légitimes et accentuaient pour elle les effets de la crise de mévente. La défense s'est spécialement renforcée contre le charbon anglais, après la dépréciation de la Livre.

L'Allemagne et la Pologne, cependant, elles aussi, coutumières du dumping à l'exportation et responsables à ce titre du désordre mondial, n'en ont pas moins énergiquement protégé leur marché intérieur contre les atteintes de leurs compétiteurs.

Dans certains pays, comme l'Autriche et aussi l'Allemagne, les raisons financières sont venues rejoindre les raisons économiques. On a limité les importations de combustibles en réglementant l'achat des devises étrangères.

Pour d'autres, la Lettonie par exemple, l'occasion a été bonne de développer l'emploi des combustibles de substitution. L'Italie qui n'a pas de visées spécialement protectionnistes, a cependant élevé ses droits de douane dans la mesure permise par la baisse des cours mondiaux, pour équilibrer son budget, subventionner et développer sa marine marchande.

Détaillons un peu :

AUTRICHE ET HONGRIE.

L'Autriche et la Hongrie sont les premières à s'être protégées. La Hongrie a procédé par contingentement, l'Autriche par une ordonnance sur la circulation des devises.

BELGIQUE.

Un arrêté royal du 10 octobre 1931 a institué le régime des licences d'importation en Belgique, ce régime ne faisant que sanctionner un accord intervenu entre les producteurs allemands (bassins de la Ruhr et Aix-la-Chapelle) et les producteurs belges. L'accord bilatéral a été rendu nécessaire par les vices du traité de commerce germano-belge de 1925. Ses dispositions s'étendent automatiquement à tous les pays.

Malgré sa façade contractuelle, le système belge présente plus d'arbitraire encore que le système français. Après huit révisions en moins d'un an et demi, la Belgique ne s'entend plus avec l'Allemagne et les Belges se montrent excédés des prétentions allemandes à les régenter.

Aux termes de l'accord d'octobre 1931, les producteurs belges ont accepté de réduire leur production du niveau annuel de 27,4 millions de tonnes à 24,9 millions, soit en moins 2 millions 1/2 de tonnes par an ou 10 %. Les producteurs allemands, de leur côté, se sont engagés à réduire leurs exportations vers la Belgique de 24 % par rapport à la moyenne de 1930.

Quelques dérogations ont été prévues : pas de limitation pour les coques; contingentement des briquettes de lignite au taux de 1930, sans la diminution de 24 %; des contingents supplémentaires à concurrence de 7 1/2 %, si plus de 7/10 des livraisons allemandes acheminées par voie fluviale sont transportées sous pavillon belge.

Lors du renouvellement de l'accord germano-belge au 1^{er} janvier 1932, le premier semestre 1931 a été substitué à l'année 1930, comme période de référence, et le taux du con-

tingement des importations a été resserré de 76 à 70 %. Il a encore été resserré de 70 % à 55,7 % par l'accord du 8 avril 1932.

La nouvelle base de référence est favorable à l'Allemagne, moins à la Grande-Bretagne et moins encore à notre pays. En fait, la Belgique ne laisse plus entrer que 40 % du tonnage moyen que la France et la Sarre lui ont livré de 1928 à 1930. Il y a ainsi une disparité de traitement flagrante entre les importations de charbons français en Belgique et les importations de charbons belges en France, qui se maintiennent, au cours du 1^{er} semestre 1932, au taux effectif de 82 %, par rapport à la moyenne 1928 à 1930.

ALLEMAGNE.

Le contingentement des importations existe en Allemagne depuis 1919. Il s'applique depuis 1923 aux charbons en provenance de la Lorraine, de la Sarre et de la Tchéco-Slovaquie. Une prohibition complète atteint les charbons polonais depuis 1925, au lendemain du partage de la Haute-Silésie.

Depuis la crise, la menace principale pour l'industrie de la Ruhr venait des importations de charbons anglais dans la région de Hambourg. Ces importations atteignaient 9 millions de tonnes avant la guerre et encore 5.386.000 tonnes en 1929.

De 420.000 tonnes par mois jusqu'en septembre 1931, les importations britanniques ne sont plus autorisées qu'à concurrence de :

300.000 tonnes par mois à partir du 1 ^{er} octobre 1931		
225.000	—	— février 1932
175.000	—	— mars 1932
125.000	—	— avril 1932

Le taux du contingentement allemand est donc inférieur à 30 %.

La limitation est obtenue indirectement par le jeu de l'ordonnance sur les devises, qui ne permet d'obtenir des devises

étrangères, pour le paiement des marchandises importées que dans la mesure où l'importation de ces marchandises est autorisée.

Les restrictions ont été assez sévères et assez efficaces pour que le gouvernement n'ait pas eu besoin de faire usage du décret-loi du 18 janvier 1932 l'autorisant à imposer des surtaxes compensatrices de change et à relever les droits de douane sur les marchandises en provenance des pays avec lesquels le Reich n'a pas de traité de commerce « ou qui soumettent les marchandises allemandes à un traitement plus défavorable que les marchandises d'un autre pays ».

Naturellement, les exportateurs britanniques n'ont pas manqué de protester contre le resserrement du contingentement. On s'est accusé réciproquement de manœuvres discriminatoires et de violation du Traité de commerce de 1924. L'Allemagne a lié la question à l'étude d'ensemble des relations entre les deux pays et a demandé, mais en vain, que des négociations fussent ouvertes avant la Conférence d'Ottawa et l'octroi aux Dominions de préférences plus étendues. Sir Henry Betterton, ministre britannique du Travail, a annoncé aux Communes, le 23 juin 1932, que le différend serait soumis à l'arbitrage.

Moins sensationnel, parce que moins bruyant, mais non moins sévère est le contingentement des importations en Allemagne des charbons des mines de la Moselle. Il ne laisse même pas à ces mines le tiers de leur volume d'expédition d'avant-guerre.

POLOGNE.

En raison de la chute de la Livre, le charbon anglais arrivait à être vendu en Pologne, notamment dans la région de Poznan. Pour s'y opposer, le gouvernement polonais a relevé de 250 % depuis le 15 février 1932 les tarifs de transport du charbon entrant par Dantzig ou Gdynia.

LETTONIE.

La Lettonie a fait de l'importation des charbons un monopole au profit du Bureau central d'achat des chemins de fer de l'Etat. Ceux-ci s'efforcent par ailleurs de développer l'utilisation du bois comme combustible à la place du charbon.

ESPAGNE.

La taxe sur les charbons débarqués dans les ports vient d'être relevée de 2 à 3 pésetas par tonne « pour encourager la consommation de la houille nationale. »

ETATS-UNIS.

Les importations de houille sont frappées d'un droit d'accise de 2 dollars ou 50 fr. par tonne de 1.016 kgr. Cette mesure a déjà entraîné un ralentissement très sensible des importations d'anthracite anglais, en 1931.

ITALIE.

Le droit de douane, précédemment de 1 lire par tonne, a été élevé à 3 liras par le décret royal du 1^{er} juillet 1932.

Au droit de douane proprement dit, s'ajoutent :

1^o Une taxe de 2 liras 50 prélevée sur la généralité des marchandises importées par mer (décret du 4 janvier 1932).

2^o Une surtaxe de 10 % *ad valorem* instituée en septembre 1931.

Sur les cokes, le droit de douane a été porté de 11 à 15 liras par tonne, par le même décret qui a relevé à 3 liras le droit sur la houille.

Seuls les combustibles destinés aux administrations de l'Etat ou à la flotte marchande, sont exemptés des droits, taxes et surtaxes.

Dans l'ensemble, à son entrée en Italie, la houille étrangère paye près de 20 francs par tonne. Cette forte contribution, dont le prélèvement est facilité par les bas prix exceptionnels du marché mondial, est utilisée à plusieurs fins par le gouvernement italien :

Elle procure des ressources supplémentaires au budget, elle sert à subventionner la marine marchande italienne et elle doit encourager l'utilisation des combustibles nationaux, la production italienne étant tombée de 1.005.000 tonnes en 1929 à 690.000 tonnes en 1931.

De cette brève revue, il ressort bien que partout dans le Monde, la défense s'est organisée contre le dumping, plus particulièrement depuis la dépréciation de la livre sterling. Les barrages dressés contre l'importation sont partout d'ailleurs plus rigoureux qu'en France.

CHAPITRE VII

Le marché du coke métallurgique

1^o L'activité de la sidérurgie française.

Les besoins du marché en coke métallurgique sont essentiellement fonction de l'activité de l'industrie sidérurgique.

Celle-ci, à son tour, en France du moins, dépend de deux facteurs principaux, le second établissant une relation réservable :

l'état du marché métallurgique ;
les possibilités d'approvisionnement.

Aussitôt après la guerre, les difficultés de ravitaillement en coke ont gêné les progrès de l'industrie métallurgique. Aujourd'hui, au contraire les disponibilités en coke sont surabondantes et ce sont les conditions propres au commerce mondial des produits métallurgiques qui forcent les usines sidérurgiques à ralentir leur activité. Écoulant normalement à l'exportation les deux cinquièmes de sa production, l'industrie métallurgique française est étroitement dépendante, en effet, des conditions du marché mondial.

La production sidérurgique de la France a varié comme suit, en millions de tonnes :

Année		Fonte	Acier
1913	anciennes frontières	5,2	4,7
	nouvelles frontières	9,1	7,0
1920	.....	3,3	2,7
1921	.....	3,4	3,1
1922	.....	5,3	4,5
1923	.....	5,4	5,3
1924	.....	7,7	6,7
1925	.....	8,5	7,5
1926	.....	9,4	8,6
1927	.....	9,3	8,3
1928	.....	10,0	9,5
1929	.....	10,4	9,7
1930	.....	10,1	9,4
1931	.....	8,2	7,8
1932	.....	5,6	5,6

La production de 1932 ne représente plus que 54 % de la production de 1929.

Parallèlement à la diminution de la production de fonte, le nombre des hauts fourneaux à feu s'est abaissé de 154 en 1929 à 79 en mai 1932, 82 fin 1932 :

	Nombre de hauts fourneaux		
	à feu	hors feu	total
1913 nouv. terr.	190	36	226
1928	149	71	220
1929	154	67	221
1930	137	75	210
1931 janvier	135	77	212
décembre	90	121	211
1932 mai	79	132	211
décembre	82	129	211

La consommation en coke des hauts fourneaux, à la tonne de fonte élaborée, ou mise au mille, était évaluée avant-guerre à environ 1 200 kgr. Les progrès techniques assurant aujourd'hui une meilleure utilisation du combustible, ont réduit la mise au mille à 1.000 kgr. environ.

D'après le Glüchauf du 19 mars 1932, la mise au mille serait aujourd'hui de 1.265 kgr. en Grande-Bretagne, et de 985 seulement dans la Ruhr, ces consommations représentant, par rapport à 1913, une économie de 7,3 % et 13,7 % respectivement.

2° L'approvisionnement du marché.

En 1913, le marché français, dans ses anciennes frontières, avait consommé environ 6,9 millions de tonnes de coke, la fabrication indigène couvrant 58 % des besoins : les cokeries minières 42 %, les autres cokeries 16 %. Plus de trois millions de tonnes avaient dû être importées : 2.393.000 tonnes d'Allemagne et 547.000 tonnes de Belgique.

Après la guerre, de 1920 à 1922, les cokeries françaises, réduites dans leur capacité de production par la destruction des cokeries du Nord et du Pas-de-Calais, fournissent difficilement le tiers des quantités consommées, encore que, durant cette période, la métallurgie française travaille à 59 % seulement de son rythme de 1913. On comptait sur les livraisons de coke de la Ruhr, au titre des Réparations, mais nous savons à quelles difficultés ces livraisons ont donné lieu.

Les circonstances furent, du moins, favorables au développement de notre capacité de fabrication, ainsi qu'aux recherches techniques en vue d'une meilleure utilisation du combustible.

Dès 1923, la reconstitution des houillères et cokeries du Nord et du Pas-de-Calais améliore la situation. La production du coke métallurgique dans les houillères s'amplifie encore les années suivantes. Parallèlement, les usines métallurgiques construisaient elles-mêmes de nouvelles batteries de fours à coke et s'assuraient, par des participations à l'étranger, les appoints jugés alors nécessaires, en coques et charbons à coke, pour la sécurité des approvisionnements de l'industrie.

En 1930, au terme des développements récents, les cokeries minières avaient porté leur capacité annuelle de fabrication à plus de 5 millions de tonnes, en progrès de 75 % sur 1913. De leur côté, les cokeries d'usine, ou indépendantes arrivaient à fabriquer plus de 4 millions de tonnes par an. Ensemble, les cokeries françaises couvraient, avec 9.167.000 tonnes, 68 % des besoins du marché.

Les progrès de la fabrication française du coke métallurgique ont satisfait à tous les besoins supplémentaires du marché de 1922 à 1930, la consommation annuelle doublant de 7 millions de tonnes à près de 15 millions en 1929, sans qu'il ait été nécessaire d'augmenter les importations, en faible oscillation autour d'une moyenne annuelle de 5 millions de tonnes.

A partir de 1930, le déclin de l'activité métallurgique détermine une brusque restriction dans la consommation du coke. Le niveau de la consommation de 1932 tombe à 57 % du maximum de 1929. La capacité de production des cokeries françaises reste inutilisée pour plus d'un tiers, les fours s'éteignent, les cokeries des mines versent au stok un demi-million de tonnes, les importations sont réduites de 63 %.

TABLEAU N° 49.

APPROVISIONNEMENT DU MARCHÉ FRANÇAIS
EN COKE MÉTALLURGIQUE

(En milliers de tonnes.)

Année	Fabrication française (F)	Importations (I)	Exportations (E)	Disponible D = F + I - E	F : D %
1913.....	4.027	3.070	230	6.867	58
1920.....	1.761	3.985	12	5.734	31
1921.....	1.861	3.495	490	4.866	38
1922.....	2.362	5.142	463	7.041	33
1923.....	4.288	3.630	496	7.422	57
1924.....	5.415	5.383	508	10.290	54
1925.....	6.016	5.003	473	10.546	57
1926.....	6.908	5.575	448	12.035	57
1927.....	7.118	4.704	339	11.483	62
1928.....	7.957	5.369	442	12.884	62
1929.....	9.085	5.364	533	13.916	65
1930.....	9.167	4.641	303	13.505	68
1931.....	7.940	3.484	350	11.074	72
1932 (1)...	6.200	1.980	300	8.000	77

Si sévère que soit la crise, il faut bien se garder pourtant de conclure à un suréquipement de l'industrie cokière en France.

1. Provisoire.

Une industrie qui n'a couvert que les deux tiers environ des besoins du marché pendant plusieurs années est exempte a priori d'un pareil reproche. Toutefois, elle présente des incohérences qui sont le résultat d'une croissance un peu rapide et des efforts insuffisamment coordonnés, entrepris depuis la guerre pour le développement des fabrications, par les houillères d'une part, la métallurgie d'autre part. L'industrie cokière supporte le poids de ces incohérences ; la crise les rend seulement plus sensibles. Nous les ferons apparaître au cours de l'exposé.

TABLEAU N° 50.

FABRICATION DU COKE MÉTALLURGIQUE EN FRANCE

(En milliers de tonnes.)

Année	Fabrication totale	Fabrication des cokeries des mines	% mines
1913	4.027	2.887	72
1920	1.761	850	48
1921	1.861	745	42
1922	2.362	1.031	44
1923	4.288	1.994	47
1924	5.415	2.640	48
1925	6.016	3.070	51
1926	6.908	3.780	55
1927	7.118	4.046	56
1928	7.957	4.400	55
1929	9.085	4.803	53
1930	9.167	5.090	56
1931	7.940	4.525	57
1932 (1)	6.200	3.326	53

3° La fabrication du coke métallurgique en France.

Le tableau n° 51 montre la répartition de la fabrication du coke par département en 1913, puis en 1928 et 1929. Il additionne la production de toutes les cokeries, qu'elles soient minières ou cokeries d'usine, ou indépendantes. Il ne comprend

pas, toutefois, les usines à gaz, dont le coke est impropre à un emploi métallurgique, aux exceptions près de Toulouse et de Strasbourg, déjà signalées et comprises, au contraire, dans la statistique.

TABLEAU N° 51.

FABRICATION DU COKE MÉTALLURGIQUE PAR DÉPARTEMENT
(En milliers de tonnes.)

Département	1913	1928	1929
Allier	—	31	34
Aveyron	98	60	70
Calvados	—	381	414
Gard	88	37	12
Garonne (Haute-)	—	36	48
Isère	60	65	66
Landes	91	108	128
Loire	180	466	492
Loire-Inférieure	137	177	194
Marne (Haute-)	—	80	77
Meurthe-et-Moselle	—	691	874
Moselle	171	643	1.023
Nord	1.257	1.859	1.876
Pas-de-Calais	1.821	2.663	3.009
Rhin (Bas-)	—	112	125
Rhône	22	60	59
Saône (Haute-)	18	23	16
Saône-et-Loire	116	106	127
Seine	—	66	112
Seine-Inférieure	—	158	169
Tarn	126	135	155
Divers (Cantal, Haute-Loire)	13	—	—
France entière	4.198	7.957	9.080

La production des 9 millions de tonnes de 1929 s'est répartie géographiquement entre quatre grandes régions, et accessoirement une cinquième, la région parisienne, pour le faible tonnage des cokeries de la Seine (Gennevilliers.)

	En milliers de tonnes	En %
Nord et Pas-de-Calais	4.885	54
Est	2.115	23
Littoral de Rouen au Boucau	905	10
Centre et Midi	1.063	12
Région parisienne	112	1
	9.080	100

Au point de vue de l'équipement, l'industrie cokière française a entièrement rénové son outillage depuis la guerre. Les fours modernes ont doublé de capacité.

	1913 (sans la Moselle)	1928	1929
Nombre de fours :			
en activité	4.210	4.276	4.471
hors feu	585	386	432
Production en milliers de tonnes	4.027	7.957	9.080
Production annuelle, par four en activité, t.	955	1.860	2.050

Les fours modernes, dans leur quasi-totalité, comportent la récupération des sous-produits, alors qu'en 1913, sur les 4.210 fours en activité, 2.720 seulement étaient à récupération et 1.490 encore sans récupération.

Au point de vue des sortes, la production des cokeries en 1929 a compris :

Gros coke métallurgique ou de fonderie	7.701.000 tonnes	
Cokes divers	1.379.000	—
Total	9.080.000	—

En sous-produits :

318.393 tonnes de goudron brut, dont 241.161 tonnes ont été soumises à la distillation ;

3.293 millions de mètres cubes de gaz, utilisés comme suit :

Pour le rechauffage des fours à coke.....	1.799
Pour le chauffage des chaudières.....	577
Pour l'éclairage et le chauffage publics	228
Pour les fours industriels (aciéries, verreries)	501
Pour les fabrications synthétiques	116
Pour divers usages et pertes	72
	<u>3.293</u>

Il a encore été obtenu :

Brai	118.428 tonnes
Sulfate d'ammoniaque	109.655 —
Benzol	74.038 —
Naphtaline	17.421 —
Anthracine et huiles	61.406 —
Produits de synthèse	35.250 —

4° Les cokeries d'usine.

La fabrication du coke métallurgique en France est répartie entre les houillères (cokeries minières) et la métallurgie (cokeries d'usine ; on dit aussi cokeries métallurgiques). Accessoirement, quelques cokeries indépendantes participent aussi à l'approvisionnement du marché.

Pour le détail de la fabrication du coke dans les houillères, on se reportera à la III^e partie. Chapitre VI.

A. — LA SITUATION DES COKERIES D'USINE.

Les cokeries d'usine peuvent se classer en 4 groupes géographiques.

Le premier groupe comprend les cokeries du littoral :

Forges et Aciéries de Firminy (Usine des Dunes) à Dunkerque.

Aciéries de France, à Calais.

Paris-Outreau, près Boulogne-sur-mer.

Hauts fourneaux de Rouen, à Grand Quevilly (Seine-Inférieure).

Hauts fourneaux de Caen (Société métallurgique de Normandie), à Mondeville-Colombelles (Calvados).

Usines de Basse-Loire, à Trignac (Loire-Inférieure).

Etablissements Carnaud et forges de Basse-Indre (Loire-Inférieure), cokerie éteinte.

Hauts fourneaux de la Gironde, à Pauillac (Gironde), cokerie éteinte.

Forges de l'Adour, aux aciéries de la Marine et Homécourt au Boucan. (Landes).

Le deuxième groupe comprend les cokeries de l'Est, des sociétés suivantes :

Hauts fourneaux de Pont-à-Mousson, à Pont-à-Mousson.

Aciéries de la Marine et Homécourt, à Homécourt (Meurthe-et-Moselle).

Aciéries de Micheville, à Marnaval, Haute-Marne.

Société lorraine minière et métallurgique, à Thionville.

De Wendel, à Hayange (Moselle).

Forges de Châtillon-Commentry et Neuves-Maisons (Meurthe-et-Moselle).

L'U.C.P.M.I. à Hagondange (Moselle).

Le troisième groupe est constitué par les deux cokeries construites par des sociétés métallurgiques dans le Nord et le Pas-de-Calais :

Aciéries de France, à Isbergues (Pas-de-Calais).

Société lorraine de Carbonisation, à Auby (Nord).

Tandis que la première, du type courant, est juxtaposée à une usine métallurgique pour la réalisation d'un ensemble industriel complet, la seconde est éloignée de toute usine.

Les fours à coke d'Auby sont le résultat d'une tentative faite en 1900 par le groupe de Longwy pour s'assurer une certaine autonomie. Les quatre sociétés de ce groupe (Aciéries de Longwy, Hauts fourneaux de Saulnes, la Providence, Senelle-Maubeuge), désireuses de s'affranchir partiellement de leur dépendance vis-à-vis des fournisseurs de coke, avaient cependant renoncé à construire des cokeries à l'emplacement même de leurs usines métallurgiques. L'acheminement du charbon à coke sur ces usines aurait été trop coûteux, faute de voies navigables pour les desservir. Devant cette impossibilité reconnue, les quatre sociétés décidèrent alors de constituer une société pour la fabrication du coke, sorte de coopérative d'approvisionnement.

La Société lorraine de Carbonisation est née de ce projet. Ses seuls actionnaires et clients sont les quatre sociétés du groupe de Longwy, les Aciéries de Longwy détenant toutefois la majorité, avec une participation de 58 %. L'emplacement d'Auby a été choisi en raison de sa situation en plein centre du bassin minier du Nord et du Pas-de-Calais, sa situation sur le canal facilitant les réceptions par eau des charbons français et étrangers de diverses provenances. Détruite pendant la guerre, la cokerie d'Auby a été reconstruite ; elle comporte 130 fours d'une capacité annuelle de 300.000 tonnes.

Le quatrième groupe des cokeries d'usine comprend les cokeries du Centre et du Midi de la France :

Schneider et C^{ie}, au Creusot.

Société de Commentry-Fourchambault et Decazeville, à Decazeville (Aveyron).

Hauts fourneaux de Givors (Etablissements Prénat), à Givors.

Hauts fourneaux de Chasse (Isère).

Horme et Buire, usine du Poussin (Ardèche), cokerie éteinte.

Forges de Châtillon-Commentry, à Montluçon.

Fonderies et Forges d'Alès, à Bessèges et Tamaris (Gard).

La cokerie Schneider et C^{ie}, transformant ses propres charbons des concessions de Decize et du Creusot, est parfois classée aussi, à ce titre, parmi les cokeries minières.

Enfin, on désigne sous le nom de cokeries indépendantes quatre cokeries qui ne sont ni minières, ni métallurgiques :

Fours à coke de Douai.

Cokeries de la Seine, à Gennevilliers (Seine).

Usine à gaz de Strasbourg.

Usine à gaz de Toulouse.

Les fours à coke de Douai (76 fours) appartiennent à une société belge. Les cokeries de la Seine ont été créées en 1927 avec la participation de plusieurs compagnies houillères, dans le but de cokéfier des mélanges de charbons en provenance de ces compagnies. Les usines à gaz de Toulouse et de Strasbourg ont, sur les autres usines à gaz, cette particularité d'employer des charbons gras cokéfiables, qui justifie leur classement parmi les fabricants de coke métallurgique.

B. — OBSERVATIONS SUR LE DÉVELOPPEMENT DES COKERIES D'USINE APRÈS LA GUERRE.

Si, depuis la guerre, la progression des fabrications dans le Nord et le Pas de-Calais correspond surtout à l'effort propre des houillères, l'apparition des tonnages importants dans des départements non producteurs de houille est plus caractéristique encore des progrès de l'industrie cokièrre dans la métallurgie. On remarquera spécialement, à cet égard, l'importance du groupe de la Moselle et de la Meurthe-et-Moselle, avec une

production de coke de 1.897.000 tonnes en 1929, dont 146.000 tonnes seulement pour la cokerie minière de Sarre et Moselle, ainsi que celles du Calvados, de la Seine-Inférieure et du Bas-Rhin.

Mais le développement des cokeries d'usine appelle une série d'observations qui se rattachent à la question de savoir si, lorsque le haut fourneau est éloigné d'une région minière, il y a avantage à fabriquer le coke dans une cokerie juxtaposée à l'usine plutôt qu'à le faire venir de la mine.

La question n'est pas susceptible d'une réponse générale ni absolue. Les données varient beaucoup avec le temps et la situation propre de chaque usine.

Aussitôt après la guerre, les profits que l'industrie cokière retirait de la vente des sous-produits, tout autant que l'insuffisance de la production de coke, ont stimulé la construction de batteries, la transformation du charbon en coke apparaissant alors, à tous, comme une opération largement rémunératrice. Mais, les circonstances se sont rapidement renversées. Le marché des sous-produits a été encombré et les prix ont baissé; la production de coke, elle-même, est devenue surabondante.

Jusqu'à la difficulté que l'on avait pu vaincre en développant les moyens de fabrication du coke, qui réapparaissaient sous une autre forme. Le ravitaillement en coke d'une usine n'est pas assuré, en effet, par la seule présence d'une cokerie contiguë. Il faut encore approvisionner celle-ci. Or les charbons à coke n'ont pas tardé à se raréfier sur le marché. La houille crue a fait prime sur la houille carbonisée. Les mines de charbon à coke, qui avaient développé elles-mêmes la fabrication du coke, n'ont plus offert sur le marché que des quantités réduites de charbon. On n'a plus cherché du coke, mais des fines à coke. On avait déplacé la difficulté, sans la résoudre.

Pour la résoudre, ou du moins l'atténuer, il fallut tirer parti de charbons considérés jusqu'alors comme impropres à la cokéfaction. A titre d'exemple, on connaît toutes les recher-

ches faites pour utiliser des charbons flambants de la Sarre, en particulier par le mélange de ces charbons, dans des tours Salerni, avec des charbons semi-distillés à basse température. Les recherches ont d'ailleurs abouti à des réalisations industrielles, puisqu'on fabrique actuellement en Sarre, selon le procédé indiqué, 135.000 tonnes de coke par an.

Toujours pour assurer l'approvisionnement de leurs cokeries d'usine, certains métallurgistes ont également recherché à l'étranger des participations dans des charbonnages et donné ainsi naissance à des courants permanents qui, dans une certaine mesure et sans la même justification qu'autrefois, contrarient les efforts tentés aujourd'hui pour la défense du marché national. D'une façon générale, les cokeries d'usine ont favorisé, pour partie aux dépens du charbon français, l'importation des charbons étrangers, ainsi qu'il apparaîtra dans le paragraphe suivant.

Les cokeries d'usine ont l'inconvénient d'entraîner des frais de transport supplémentaires. Quand un haut fourneau fait venir une tonne de coke, il ne paye au chemin de fer que le transport d'une tonne, tandis que pour fournir cette même tonne, la cokerie jumelée devra payer le transport de 1.300 à 1.350 kgr. de charbon, c'est-à-dire un tiers en plus. La différence est moins grande pour les transports par eau, parce que le fret est généralement majoré de 10 % pour le transport du coke. Elle est moins grande encore si, d'une part, le coke doit être acheminé par fer et si, d'autre part, le choix des fournisseurs de fines de coke est tel que les charbons puissent être acheminés par eau, étant donné l'avantage normal sur le rail de la voie d'eau, et surtout de la voie maritime.

Cette dernière considération a souvent été décisive pour la construction des cokeries d'usine. Mais elle a perdu beaucoup de sa valeur depuis quelques années, par suite de l'emploi des trains complets de wagons particuliers, qui a permis de réduire très sensiblement le coût du transport par fer entre la mine et l'usine. A titre d'exemple, le prix du transport de Douai à Homécourt, qui est de 49,35 francs par tonne pour un

wagon de 10 tonnes et s'abaisse à 43,38 pour un train complet de 690 tonnes en matériel des réseaux, se réduit encore à 36 francs environ, par l'emploi de wagons particuliers à grande capacité, type Arbel, mis en location par les sociétés spécialisées.

Les trains types-Arbel fonctionnent comme navettes entre la région minière du Nord et du Pas-de-Calais et les hauts fourneaux de l'Est, chargés de coke à l'aller et de minerai au retour. Le minerai est destiné aux grandes usines métallurgiques de la région du Nord. Grâce à la présence de ces usines, le trafic se trouve très avantageusement équilibré.

Enfin, la cokéfaction du charbon aux usines mêmes suppose que celles-ci trouvent l'emploi des gaz de fours. Or, les fours à coke produisent environ 360 mètres cubes de gaz à 4.000 calories par tonne de coke. Les hauts fourneaux de leur côté, donnent déjà 4.500 mètres cubes à 900 calories par tonne de fonte élaborée ou, ce qui revient sensiblement au même, par tonne de coke consommée. Il faut avoir l'utilisation sur place de tous ces gaz, sans quoi l'opération même de la fabrication du coke cesserait d'être rémunératrice.

En résumé, l'installation de cokeries d'usine ne présente de l'intérêt que si trois conditions primordiales se trouvent remplies :

1° L'usine doit être située sur le littoral ou sur une voie d'eau facilement navigable ;

2° Elle doit être assurée de ses approvisionnements en charbon à coke ou bien être située dans une région où la concurrence charbonnière les rend faciles en tout temps ;

3° Elle doit avoir sur place l'utilisation des gaz de fours.

Assez restrictives malgré tout, ces conditions montrent que le développement des cokeries d'usine a ses limites et qu'on ne saurait en installer partout sans aller au devant de graves déboires.

Le souci des sociétés métallurgiques de recouvrer une certaine autonomie, en assurant par leurs propres moyens la fabrication du coke, ne doit pas d'ailleurs faire illusion. L'in-

dépendance industrielle n'est qu'un mythe ; toutes les industries sont nécessairement solidaires et en relation. En s'affranchissant du fournisseur de coke, les usines métallurgiques ne se libèrent pas du fournisseur de charbon ; celui-ci remplace celui-là, quand ce n'est pas le même.

Aussi bien, la solution du problème du ravitaillement en coke de la grosse métallurgie est-elle ailleurs. Elle est dans une coopération étroite de l'industrie métallurgique et de l'industrie houillère, que cette coopération résulte d'une communauté financière ou seulement d'accords commerciaux de longue durée, assurant à la métallurgie la couverture de ses besoins en coke, à la mine un débouché stable pour sa production, dans le respect de l'activité et des intérêts propres de chaque partie. Après bien des tâtonnements, on semble enfin avoir choisi cette voie qui, sans aucun doute, est la bonne (1).

5^o Les charbons enfournés.

Le rapport du tonnage enfourné au tonnage défourné donne la quantité moyenne de charbon nécessaire pour fabriquer une tonne de coke. Cette quantité a peu varié autour de 4/3 de tonne.

Bien entendu, la quantité de charbon nécessaire pour fabriquer une tonne de coke varie suivant la nature des charbons enfournés. Plus ils sont riches en matières volatiles, plus il en faut. En Grande-Bretagne, notamment, où l'on emploie des charbons à haute teneur en matières volatiles, on table sur une moyenne de 1.500 kgr. de charbon par tonne de coke. Dans la Ruhr, où l'on emploie, comme en France, des charbons trois quarts gras, la moyenne est voisine de 1.300 kgr.

	1913 (sans la Moselle)	1928	1929
Tonnage enfourné	5.427	10.679	11.891
Tonnage défourné	4.027	7.957	9.080
Rapport des tonnages	1,35	1,34	1,31

1. *Infra*, p. 640.

Au point de vue des provenances, le charbon entourné s'est réparti comme suit .

	1913 (sans la Moselle)	1928	1929
Français.....	4.809	7.314	7.652
Sarrois	618	594	742
Ruhr		354	809
Autres provenances		2.417	2.688
	5.427	10.679	11.891
% français	89	68,5	64

Alors que les cokeries minières utilisent presque exclusivement des charbons français, les cokeries d'usine font un large appel pour leur approvisionnement aux fournisseurs étrangers. Le développement des cokeries d'usine s'est donc accompagné d'un accroissement des importations de charbons à coke étrangers. La part des charbons français dans l'approvisionnement des cokeries est tombée de 89 % en 1913 à 64 % en 1929.

La nécessité des importations de charbons à coke varie beaucoup suivant la situation des cokeries. A cet égard, elle n'est guère contestable pour les cokeries du littoral. Elle varie aussi suivant les époques, les disponibilités propres du marché français étant plus ou moins abondantes en charbons à coke, mais il en est peu tenu compte par les cokeries métallurgiques qui ont des accords avec des charbonnages étrangers. Cette contrariété d'intérêts est une des difficultés de l'heure.

Les cokeries du littoral consomment exclusivement des charbons à coke étrangers. On notera spécialement, en 1929, les importations massives de 592.500 tonnes pour les fours à coke de Caen, de 222.600 tonnes pour ceux de Rouen, de 272.600 tonnes pour Basse-Loire, de 166.800 tonnes pour l'usine de Boucau : les charbonnages anglais et les charbonnages de la Ruhr se sont partagé les fournitures.

L'important groupe des cokeries de la Moselle et de la Meurthe-et-Moselle a consommé, la même année :

Charbons français	463.000 tonnes
Charbons sarrois.....	652.000 —
Charbons de la Ruhr	207.000 —
Etrangers divers (anglais, belges, hollandais)....	1.193.000 —
	<u>1.515.000 —</u>

Mais ces cokeries comprennent celle des mines de Sarre et Moselle, qui a consommé, bien entendu ses propres charbons : 180.000 tonnes environ. Les cokeries d'usine de l'Est n'ont donc consommé que 280.000 tonnes de charbons français. La part de celui-ci dans leurs approvisionnements est seulement d'un cinquième.

6° Les importations de coke.

La grosse masse des importations de coke est destinée aux Hauts-Fourneaux de l'Est. Les statistiques de la douane montrent, en effet, que les neuf dixièmes du tonnage importé pénètrent en France dans le rayon de la principauté de Metz :

	Passages en douane, en 1.000 tonnes		
	1929	1930	1931
Frontières maritimes.....	25	51	14
Lille, Valenciennes, Jeumont	154	139	109
Charleville	97	58	66
Metz	4.855	4.135	3.087
Sarrebruck	147	38	15
Strasbourg.....	172	144	107
	<u>5.450</u>	<u>4.565</u>	<u>3.398</u>

Les chiffres ci-dessus s'appliquant à l'union douanière franco-sarroise, diffèrent très peu de ceux que nous avons précédemment donnés pour la France seule.

La concentration dans la destination est la première caractéristique des importations de coke.

L'étude de leur mouvement après la guerre en fournit une seconde : alors que le volume total des importations avait tendance à se stabiliser autour de 5 millions de tonnes par an, si

l'on observe en gros la période 1922 à 1930, on remarque du moins qu'il s'est produit, au cours de cette période, un déplacement de tonnage important entre les fournisseurs extérieurs.

En 1913, la France avait reçu 547.000 tonnes de coke belge et 2.393.000 tonnes de coke allemand. Ces chiffres sont ceux de l'ancien territoire. Il faut y ajouter le tonnage reçu par l'Alsace-Lorraine : 4.388.000 tonnes de coke (1) pour la plus grande partie en coke allemand. Au total, plus de 7 millions de tonnes : plus de 6 millions en provenance d'Allemagne, 1 million environ en provenance de la Belgique.

Les Pays-Bas font leur apparition parmi nos fournisseurs extérieurs, aussitôt après la guerre. Dès 1923, leurs envois de coke s'élèvent à 376.000 tonnes. En 1928, ils sont portés à 588.000 tonnes et l'année suivante, d'un bond, ils dépassent le million. Mais ils rétrogradent ensuite et tombent à 390.000 tonnes en 1932.

Les progrès des importations de coke hollandais se sont effectués principalement aux dépens du coke allemand, dont la part, encore de 4.540.000 tonnes en 1926 tombait déjà à 3.648.000 tonnes en 1929. Sous l'effet de la crise et du ralentissement de l'activité métallurgique, le recul du coke allemand s'est poursuivi en 1930, 1931 et 1932.

IMPORTATIONS DE COKE.

Provenances	1929	1930	1931	1932
	<i>(En 1.000 tonnes.)</i>			
Belgique.....	679	636	555	322
Allemagne	3.536	2.834	1.903	1.246
Pays-Bas	1.064	1.003	911	390
Total (y compris divers) ...	5.364	4.641	3.484	1.963

L'apparition du coke hollandais sur notre marché a été favorisée par les participations financières que plusieurs métallurgistes ont dans les charbonnages et cokeries hollandais. Des

1. Glückauf du 25 avril 1925.

participations semblables existent aussi en Allemagne et en Belgique. Ces liaisons impliquent nécessairement le maintien d'un courant minimum d'importations, qui limite le développement futur et l'activité présente des cokeries françaises, cokeries minières et cokeries d'usine.

Cette remarque nous conduit à dire quelques mots des principales participations de la métallurgie française à l'étranger.

Il est normal que les usines du groupe de Thionville, précédemment intégrées dans le système économique allemand, aient conservé quelque chose du régime ancien. Le cas-type est celui de la Maison de Wendel, installée à Thionville et à Hayange.

Dès avant la guerre, outre le charbonnage lorrain de Petite Rosselle, la Maison de Wendel possédait des exploitations dans la Ruhr : la mine de Wendel, à Hamm, dans la partie Est du bassin et Friedrich-Heinrich sur la rive gauche du Rhin. Cette dernière mine exploite un gisement d'excellents charbons gras, qui sont cokéfiés sur place. Les hauts fourneaux de Thionville et d'Hayange ont toujours consommé du coke de Friedrich-Heinrich par quantités importantes, jusqu'à 50.000 tonnes par mois.

La Maison de Wendel contrôle également l'exploitation d'Orange Nassau dans le Limbourg hollandais.

Au groupe des usines de Nancy (Marine et Homécourt, Micheville, Pont-à-Mousson) appartient le contrôle de la Gewerkschaft Carolus Magnus, dans le bassin d'Aix-la-Chapelle. La cokerie de ce charbonnage expédie à ses participants une moyenne de 16.000 tonnes par mois.

Pont-à-Mousson possède, en outre, des participations importantes dans le bassin de la Campine belge (charbonnages de Beeringen et de Limbourg-Meuse).

Les sociétés du groupe de Longwy, Hauts fourneaux de Saulnes, La Providence et Senelle-Maubeuge, qui s'étaient déjà associés en 1900 pour la construction des fours à coke d'Auby (Nord), ont construit également en association, en

1912, une importante cokerie à Sluiskil, près de Teerneuzen (Hollande). Cette cokerie, située à l'embouchure de l'Escaut, a la facilité de s'approvisionner indifféremment en charbons anglais, allemands ou belges. Elle se compose de 4 batteries de 40 fours, chacune, et d'une capacité totale de 500.000 tonnes par an. Exploitée sous la dénomination d' « Association coopérative zélandaise de carbonisation », elle partage sa production entre les usines participantes. La part des aciéries de Longwy est d'un tiers.

En outre, les aciéries de Longwy possèdent, en propre, une participation de 50 % dans le charbonnage allemand de Carl Alexander (bassin d'Aix-la-Chapelle).

Les Hauts-fourneaux de la Chiers, à Longwy, reçoivent leurs cokes de Belgique, en raison de leur participation à la Société nouvelle des charbonnages du Levant de Mons et à la Société des fours à coke de Zeebrugge.

La Société métallurgique de Gorcy (Meurthe-et-Moselle) entretient des relations semblables avec les charbonnages du fief de Lambrechies, à Paturages (Belgique).

La Société minière des Terres-Rouges, à Audun-le-Tiche (Moselle), installée à cheval sur la frontière, faisant partie du groupe de l'A.R.B.E.D. participe aux fournitures de coke d'Eschweiler (E.B.V.), bassin d'Aix-la-Chapelle.

La Compagnie des Forges de Chatillon-Commentry et Neuves-Maisons s'est assurée assez récemment le contrôle d'un charbonnage anglais de la région de Newcastle, qui alimente en charbons à coke sa cokerie de Neuves-Maisons.

7° La consommation.

A la variation des stocks près, les quantités approvisionnées suivant le tableau n° 49, correspondent à la consommation française en coke (coke de gaz excepté).

La consommation en coke des usines sidérurgiques a, d'autre part, déjà été indiquée au chapitre II. Consommation.

Le rapprochement des chiffres s'opère ainsi, en milliers de tonnes ;

	Consommation totale de la France	Consommation des usines sidérurgiques	%
1913 (1)	6.867	5.840	85
1928	12.884	11.025	85
1929	13.916	12.644	90
1930	13.505	»	
1931	11.074	»	
1932 (2)	8.000	»	

La consommation en coke des usines sidérurgiques représente normalement 85 % de la consommation totale française en coke. Elle s'est élevée à 90 % en 1929, année de grande activité pour la métallurgie. Elle s'est certainement abaissée en 1932, à moins de 80 %, pour la raison inverse.

Les variations des stocks n'interviennent guère, sauf pour 1931. Au 31 décembre 1931, on estimait le stock total des cokeries minières à 300.000 tonnes environ, en sorte que la consommation réelle en coke de 1931 n'a pas dépassé 10.800.000 tonnes.

En dehors des usines sidérurgiques, consomment également des cokes la petite et la moyenne métallurgie, les fondeurs, les sucreries, etc., ainsi que les foyers domestiques (chauffage central). Ces derniers brûlent les petits cokes calibrés, obtenus par criblage ou concassage.

Cependant, l'usage du coke pour le chauffage central est peu répandu en France, où l'on préfère l'emploi des charbons anthracites et anthraciteux. Les cokeries françaises ne parviennent pas, de ce fait, à écouler sur le marché national les tonnages disponibles en petits cokes et frasier, environ 5 % de la quantité totale de coke fabriquée. Elles doivent en rechercher le placement à l'exportation, principalement en Suisse et en Italie, où, au contraire de la France, l'emploi du petit coke est en honneur dans les foyers domestiques. C'est cette circonstance spéciale qui explique nos exportations de coke, norma-

1. Sans l'Alsace-Lorraine.

2. Provisoire.

lement d'ailleurs très faibles. Nous importons des gros cokes et nous exportons des petits cokes.

	1929	1930	1931
Quantités exportées en 1.000 tonnes :			
Vers la Suisse	123	85	119
Vers l'Italie	259	142	191
Total (y compris divers)	533	303	350

La répartition géographique de la consommation française en coke (coke de gaz excepté) s'obtient assez facilement, en observant que les échanges d'une région à l'autre sont de faible importance, hormis le courant régulier du Nord et du Pas-de-Calais vers les hauts fourneaux de l'Est : 2 millions et demi de tonnes par an en 1928 et 1929 (expédition des mines et des cokeries d'Auby et de Douai). D'autre part, nous savons que plus des neuf dixièmes des importations sont destinés à la région de l'Est.

Sur ces bases et après quelques corrections secondaires, la consommation de 1928 et 1929 a été grosso modo distribuée comme suit :

	Consommation en 1.000 tonnes	
	1928	1929
Nord.....	1.600	1.800
Est	9.100	9.800
Région parisienne	400	400
Ouest et Sud-Ouest	700	800
Centre et Midi	1.100	1.100
	12.900	13.900

8° Le coke de gaz.

L'industrie gazière met également sur le marché un tonnage de coke de l'ordre de 2 millions de tonnes par an, qui s'écoule dans le rayon local des usines, parmi la clientèle des foyers domestiques et la petite industrie. Sous ce rapport, l'industrie gazière est en concurrence avec l'industrie cokière. C'est pourquoi nous lui devons une brève mention.

Comme la production de gaz elle-même, la production de coke de gaz a peu varié depuis la guerre :

1913 (sans l'Alsace-Lorraine)	2.232.000 tonnes
1928	2.279.000 —
1929	2.364.000 —
1930	2.265.000 —
1931	2.140.000 —

La moitié du coke de gaz provient des usines à gaz de la région parisienne. L'autre moitié est répartie sensiblement selon l'importance de la population des villes. En 1929 :

Seine	975.800 tonnes
Seine-et-Oise	122.800 —

9° La coordination de la fabrication du coke.

Dans la hâte de résoudre, après la guerre, les difficultés du ravitaillement en coke de la grosse métallurgie, houillères et métallurgistes ont fait de leur mieux, chacun de leur côté, pour développer leurs propres moyens de fabrication. Certains ont conclu, en même temps, des accords avec des entreprises étrangères leur assurant, avec le contrôle de ces entreprises, les compléments en coke et charbons à coke estimés pour lors nécessaires.

* Mais ces efforts individuels n'ont pas tous été coordonnés, et il n'est pas exagéré de dire qu'ils n'ont pas tiré tout le parti possible des ressources nationales. Ainsi, voit-on aujourd'hui le charbon de Courrières, cependant par nature même excellent charbon à coke, trouver difficilement son emploi, par suite de la construction trop tardive des cokeries de Courrières, alors que par ailleurs on fait encore venir de l'étranger, en vertu d'arrangements antérieurs, des charbons qui ne le valent pas et qu'on est contraint d'utiliser en mélange.

Le manque de coordination eût sans doute abouti à des désordres plus graves si les communautés d'intérêts préexistantes, entre houillères et métallurgistes, n'avaient en partie

prévenu une concurrence fâcheuse et aiguillé les industries dans la voie de la coopération, pour un effort en commun plus rationnel. C'est d'ailleurs un fait que, dans la plupart des cas où mines et usines se sont trouvées associées, les moyens de fabrication ont surtout été développés à la mine.

Ainsi, les communautés d'intérêts, que la direction en revienne à la mine ou à l'usine, ont contribué à coordonner, à rationaliser la fabrication du coke en France.

Citons le principales communautés :

a) SOCIÉTÉS MÉTALLURGIQUES CONTRÔLANT DES HOUILLÈRES :

<i>Sociétés métallurgiques :</i>	<i>Houillères :</i>
Senelle-Maubeuge.	Douchy.
Denain et Anzin.	Azincourt.
De Wendel et C ^{ie} .	Crespin, Thivencelles, la Clarence, Petite Rosselle.
Châtillon-Commentry (et Aciéries de France).	Saint-Eloy (Puy-de-Dôme), Aubin (Aveyron), participation à Dourges.
Commentry-Fourchambault.	Brassac (Puy-de-Dôme), Decazeville (Aveyron).
Hauts fourneaux de Saulnes.	Participation à Dourges.
Schneider et C ^{ie} .	Le Creusot et Decize.
Marine et Homécourt.	Saint-Chamond (Loire).

b) SOCIÉTÉS HOUILLÈRES CONTRÔLANT
DES SOCIÉTÉS MÉTALLURGIQUES.

<i>Sociétés métallurgiques :</i>	<i>Houillères :</i>
Aciéries du Nord et de l'Est, Aciéries du Nord, Forges de Montataire.	Lens.
Participation aux Aciéries de France (Châtillon-Commentry).	Béthune.

Des rapprochements nouveaux se sont effectués depuis la fin de 1928, entre houillères et métallurgistes, qui n'impliquent aucune idée de subordination des uns aux autres, mais seulement une idée de coopération.

Les accords comportent un engagement réciproque d'acheter et de vendre. Pendant la durée des sociétés contractantes, tant que la compagnie A produira du coke de hauts fourneaux et tant que la compagnie B en consommera, B s'engage à acheter un tonnage mensuel de coke déterminé. Ainsi, l'usine est assurée de son ravitaillement en coke et la mine du débouché de sa production pour de longues années.

Les accords sont généralement étayés par des échanges de participations et d'un certain nombre de postes d'Administrateur, qui rendent la collaboration plus intime entre les Sociétés, tout en respectant leur autonomie.

Des ententes semblables ont été réalisées en 1928 et 1929, notamment entre :

- Les mines d'Anzin et les Aciéries de la Marine et Homécourt ;
- Les mines de Nœux et les Hauts fourneaux de Pompey ;
- Les mines d'Aniche et les Hauts fourneaux de Denain et Anzin ;

Le marché français du coke métallurgique doit y gagner en régularité et en stabilité. Les ententes nouvelles doivent aussi faciliter les discussions commerciales relatives à la fixation des prix de vente.

D'ores et déjà, par l'établissement d'un marché à échelle, en vigueur depuis 1929, où entre parmi les éléments déterminants du prix, le cours d'exportation fob Anvers des produits métallurgiques, les mines du Nord et du Pas-de-Calais ont accepté de tenir compte des sacrifices qui s'imposent à la métallurgie française pour l'écoulement de ses produits sur le marché mondial. Les mines prennent leur part de ce sacrifice dans le prix de vente du coke à la grosse métallurgie, comme si elles devaient elles-mêmes exporter les quantités de coke correspondant aux exportations françaises de produits métallurgiques. Le prix actuel des marchés de coke pour hauts fourneaux est donc un prix qui participe de la nature des prix d'exportation.

De 134 francs en 1929, le jeu de l'échelle a fait passer le prix par un maximum de 140 fr. 25 pour le deuxième trimestre 1930,

puis l'a abaissé à 85 francs en 1932. Il n'est pas besoin de souligner combien ce taux est bas. Le prix s'entend sur wagon départ Douai, pour toutes les mines du Nord et du Pas-de-Calais, les ajustements en plus ou en moins, suivant la situation exacte de la gare d'expédition, étant supportés par la mine.

Ainsi se noue une coopération féconde. Les mines fabriquent le coke qu'elles mettent à la disposition de la métallurgie, à des prix tenant compte à la fois des exigences du marché métallurgique et des conditions propres à l'industrie houillère. Des transports par fer judicieusement réglés, par l'emploi d'un matériel spécialisé, (wagons de grande capacité, groupés en trains complets type Arbel), équilibrés au retour avec le minerai destiné à l'approvisionnement des hauts fourneaux du Nord, contribuent encore à rapprocher, sinon par la distance, du moins par l'économie de temps et de frais, la mine et l'usine, le producteur et le consommateur de coke. Tel est l'ensemble des mesures récentes, mais d'une efficacité certaine pour l'avenir, qui marquent l'effort de rationalisation accompli sur le marché français du coke métallurgique, par la coopération de trois grandes industries : mines, métallurgie, transports.

CHAPITRE VIII

Le marché des agglomérés

1° L'approvisionnement du marché.

En 1913, la consommation française en agglomérés était de l'ordre de 4 millions et demi de tonnes ,

3 millions de tonnes fournies par les usines des mines françaises ;
1/2 million, par les usines en dehors des mines ;
1 million d'importation.

Après la guerre, l'approvisionnement du marché a d'abord souffert évidemment du déficit de production des mines du Nord et du Pas-de-Calais. Mais tandis que les mines achevaient leur reconstitution et recouvraient dès 1923, leur capacité annuelle de 3 millions de tonnes en fabrication d'agglomérés, les usines en dehors des mines quadruplaient la leur, la portant à 2 millions de tonnes par an.

La consommation n'a cessé de s'accroître. De 5 millions et demi de tonnes en 1923, elle est passée à 7 millions et demi en 1929 et à plus de 8 millions en 1931. Elle demeure à ce niveau en 1932, malgré la crise ou plutôt à cause de la crise.

En effet, d'une part, l'encombrement du marché des fines maigres a naturellement encouragé le développement de la fabrication des agglomérés, qui sert d'exutoire classique aux fines en surabondance pour être écoulées telles quelles sur le marché. D'autre part, par souci d'économie, les consomma-

teurs, dans bien des cas, ont substitué l'emploi des boulets à celui des classés pour foyers domestiques et autres combustibles de prix. De ces deux tendances est résulté un certain équilibre. Il n'est malheureusement que le reflet des temps difficiles.

Apparemment, le marché français semble assez indépendant de l'étranger pour ses approvisionnements en agglomérés. D'un million de tonnes avant la guerre, les importations annuelles ne se sont élevées qu'au maximum d'un million et demi de tonnes en 1929. Elles reviennent, en 1932, au niveau d'un million de tonnes.

Encore ces importations s'expliquent-elles surtout par des relations de voisinage. De la Belgique, nous viennent des boulets et des briquettes. Le bassin allemand des lignites de Cologne alimente sa clientèle habituelle des régions frontalières de l'Est et du Nord-Est, en briquettes de lignite, combustible assez spécial à la vérité pour ne pas être confondu avec les briquettes de houille. De Grande-Bretagne, les envois de briquettes sont insignifiants.

En face du million de tonnes importées, les fabrications françaises participent à l'approvisionnement du marché national pour plus de 7 millions de tonnes et, sur cette constatation, on serait, en effet, tenté de conclure à une indépendance presque complète envers l'étranger. Malheureusement, c'est pure apparence. Sur 7 millions de tonnes d'agglomérés fabriqués en France, 2 proviennent, en effet, d'usines situées sur le littoral ou en frontière, qui représentent, pour un égal tonnage, une servitude permanente en importations de charbons, anglais surtout.

Le tableau n° 52 montre, année par année, en 1913 et depuis 1923, les conditions d'approvisionnement du marché français. Le tableau n° 53, pour ces mêmes années, donne le tonnage et le pourcentage revenant aux fabrications des mines sur le total des fabrications françaises. Bien que la fabrication annuelle des mines soit passée de 3 millions, en 1913, à plus de 5 aujourd'hui, sa part n'est plus que de 70 % environ,

contre 86 % avant-guerre, en raison du développement proportionnellement plus rapide des usines du littoral.

TABLEAU N° 52.

APPROVISIONNEMENT DU MARCHÉ FRANÇAIS EN AGGLOMÉRÉS
(En milliers de tonnes.)

Année	Fabrication française (F)	Importations (I)	Exportations (E)	Disponible F + I - E
1913 (1) ...	3.673	1.086	207	4.552
1923	5.051	778	239	5.590
1924	5.427	981	155	6.253
1925	5.781	1.261	170	6.872
1926	6.142	1.081	245	6.978
1927	5.551	1.011	205	6.357
1928	5.886	1.106	247	6.745
1929	6.670	1.230	368	7.532
1930	6.829	1.314	240	7.803
1931	7.030	1.508	206	8.332
1932 (2) ...	7.400	1.090	125	8.375

TABLEAU N° 53.

FABRICATION DES AGGLOMÉRÉS EN FRANCE
(En milliers de tonnes.)

Année	Fabrication totale	Fabrication des mines	% des mines
1913	3.673	3.153	86
1923	5.051	3.070	61
1924	5.427	3.222	60
1925	5.781	3.656	63
1926	6.142	4.074	66
1927	5.551	3.904	70
1928	5.886	4.062	69
1929	6.670	4.634	69
1930	6.829	4.789	70
1931	7.030	5.003	71
1932 (1)	7.400	5.442	73

1. Anciennes frontières.

2. Provisoire.

2° La fabrication des agglomérés en France.

De 67 en 1913, le nombre des usines d'agglomération installées en France est passé à 113 en 1929. La fabrication totale a presque doublé, de 3.673.000 tonnes en 1913, à 7 millions en 1931 et 7,3 en 1932.

Géographiquement, la production de 1929, s'est répartie comme suit, entre les usines annexes des mines et les autres usines :

Région	Usines annexes des mines	Autres usines	Total	% par région
<i>(En milliers de tonnes.)</i>				
Nord et Pas-de-Calais	3.060	54	3.114	46,6
Est (Strasbourg)	23	103	126	1,9
Littoral Atlantique et Manche..	»	1.569	1.569	23,5
Région parisienne	»	22	22	0,3
Centre et Midi	1.551	140	1.691	25,5
Littoral méditerranéen	»	148	148	2,2
	<u>4.634</u>	<u>2.036</u>	<u>6.670</u>	<u>100</u>

On remarquera qu'à part 22.000 tonnes dans la région parisienne et 140.000 dans le Centre et le Midi, le tonnage des usines situées en dehors des mines provient des usines du littoral ou de la frontière (Strasbourg). La part totale de celles-ci dans les fabrications françaises est de 28 %.

Le tableau n° 54 présente les principales caractéristiques de l'industrie française des agglomérés, en 1913, en 1928 et 1929.

La production de 1929 a fourni :

Boulets	3.708.000 tonnes
Briquettes	2.962.000 —

Pour l'agglomération, il a été fait emploi de 548.000 tonnes de brai, pour les deux tiers en provenance de l'étranger. La proportion d'agglomérant est de 8,2 %.

En 1913, les charbons étrangers étaient entrés pour 862 000 tonnes dans l'approvisionnement des usines. Le ton-

nage a doublé en 1929 : 1.656.000 tonnes. Cette forte augmentation correspond au développement des cokeries du littoral, presque exclusivement, d'ailleurs, alimentées en charbon anglais.

Renvoyant à la troisième partie, chapitre VI, pour les détails concernant la fabrication des agglomérés dans les mines, nous consacrons le paragraphe suivant aux usines du littoral.

TABLEAU N° 54.

CARACTÉRISTIQUES DE L'INDUSTRIE DES AGGLOMÉRÉS

(En milliers de tonnes.)

	1913	1928	1929
Nombre total d'usines	67	116	113
Charbon employé (en 1.000 tonnes) :			
français	2.513	3.986	4.489
sarrois		47	41
Ruhr	862		110
autres provenances		1.395	1.505
Total	3.375	5.428	6.145
Brai employé (en 1.000 tonnes) :			
français	129	162	152
étrangers	169	309	390
Autres agglomérants	»	»	6
Total	298	471	548
Production (en 1.000 tonnes) :			
briquettes	»	2.888	2.962
boulets	»	2.998	3.708
Total	3.673	5.886	6.670

3° Les fabricants du littoral.

Comme nous l'avons déjà montré, dans le chapitre I^{er}, à propos des importations (l'industrie charbonnière des ports), la fabrication des agglomérés a fourni, au charbon anglais, un

moyen d'asseoir ses positions en France. Transformé en briquettes ou en boulets, le charbon anglais prétend désormais au titre de combustible français.

Les fabricants d'agglomérés du littoral sont groupés en un Comité central qui a son siège à Paris, 82 rue Saint-Lazare, et qui est une sorte de satellite du Syndicat central des négociants importateurs de charbons en France. Les adhérents à l'un sont adhérents à l'autre. On trouvera leurs noms et tous renseignements voulus à leur sujet dans l'*Annuaire du Comité central*.

Nous nous bornerons ici à indiquer, par département, les ports où sont installées les principales usines, ainsi que leur production en 1929, en suivant le littoral de Dieppe à Nice. (*Voir tableau, page 649*).

Cette longue liste n'est pas inutile. Elle montre bien, en effet, l'extension des usines tout le long du littoral. Elle montre aussi l'importance particulière du groupe Seine-Inférieure-Calvados, dont l'objectif est non seulement de servir les besoins locaux mais aussi de pousser les ventes par la Seine, jusqu'à Paris.

Sur les 1.600.000 tonnes de charbon consommées en 1929 par les usines du littoral et de Strasbourg, 21.000 tonnes seulement ont été commandées aux mines françaises, 100.000 tonnes à la Ruhr (dont 72.650 par Strasbourg) et tout le reste à la Grande-Bretagne.

4^o Le commerce extérieur.

Pour le détail des chiffres, on se reportera au chapitre I^{er}, tableau 24 et suivants.

On notera la récente apparition des Pays-Bas parmi nos fournisseurs extérieurs.

En ce qui concerne l'avenir des exportations vers l'Afrique du Nord, nous avons déjà indiqué, dans la Section IV du Cha-

pitre 1^{er}, à quelles conditions, selon nous, le courant des exportations pourrait se maintenir et se développer. Nous n'y reviendrons pas.

Département	Usines	Briquettes	Boulets	Total
<i>(En milliers de tonnes.)</i>				
Seine-Inférieure.....	Dieppe, Fécamp, Le Havre, Rouen	197	126	323
Calvados.....	Honfleur, Trouville, Caen	92	130	222
Manche.....	Cherbourg, Granville	9	7	16
Ille-et-Vilaine.....	Saint-Malo-Saint-Servan	26	54	80
Côtes-du-Nord.....	Saint-Brieuc	7	1	8
Finistère.....	Brest	50	36	86
Morbihan.....	Lorient	100	12	112
Loire-Inférieure.....	Saint-Nazaire, Nantes-Chantenay	172	158	330
Vendée.....	Les Sables-d'Olonne	9	39	48
Charente-Inférieure..	La Rochelle-La Pallice, Rochefort, Tonnay-Charente, Marans	70	85	155
Gironde.....	Bordeaux, Blaye	74	100	174
Basses-Pyrénées.....	Bayonne	4	12	16
Bouches-du-Rhône..	Marseille	15	46	61
Var.....	Toulon	»	»	»
Alpes-Maritimes.....	Nice	9	20	29
<i>Frontière du Rhin :</i>				
Bas-Rhin.....	Strasbourg	97	4	101
	Ensemble.....	931	830	1.761

5^o La consommation.

A la variation près des stocks, la consommation est égale au disponible du marché, tel qu'il est présenté par le tableau n^o 52.

Le principal consommateur de briquettes est le chemin de fer. Mais la consommation des grands réseaux a plutôt tendance à se réduire :

Consommation des réseaux en briquettes par 1.000 tonnes.

	1913	1928	1929
Fabrication française.....	813	1.111	830
Fabrication étrangère	1.381	439	731
	<u>2.194</u>	<u>1.550</u>	<u>1.561</u>

On notera, en passant, à l'appui des observations déjà présentées au chapitre Consommation, la part très importante des fournitures étrangères.

En dehors des grands réseaux, compensant au delà la diminution des commandes de ceux-ci, nombreuses sont les industries qui, de plus en plus, brûlent des briquettes. Nous citerons, entre autres, toutes les entreprises de transport par fer et par eau, notamment les sociétés de remorquage fluvial, les entreprises de travaux publics, les plâtriers, les syndicats de battage.

La répartition géographique des consommateurs de briquettes, de même que celle des consommateurs de boulets, ne conduit à aucune particularité. La clientèle se confond avec celle des charbons, charbons industriels pour les briquettes, foyers domestiques pour les boulets.

CHAPITRE IX

Les sources d'énergie concurrentes.

1^o Le problème mondial de l'énergie.

Un ouvrage consacré à l'économie charbonnière serait incomplet s'il ne marquait, fût-ce par un simple chapitre, la liaison du problème charbonnier avec le problème plus général de l'énergie, sous toutes ses formes et dans toutes ses sources.

A. — LES SOURCES ET LES FORMES DE L'ÉNERGIE.

Incontestée pendant de longues années, la prépondérance du charbon comme source d'énergie avait habitué les esprits à raisonner sur son cas comme s'il s'était agi, en fait, de la source unique. Ces temps sont révolus. Les gaz naturels, le pétrole et ses dérivés, les forces hydrauliques sont de plus en plus utilisés et concourent désormais avec le charbon, à la satisfaction des besoins en énergie du monde entier.

Car si l'énergie est une dans son concept, elle est multiple dans ses sources, multiple aussi dans ses formes.

Nous venons de citer les quatre principales sources utilisées à ce jour : houille, gaz naturel, pétrole, chutes d'eau. Mais beaucoup d'autres, pour n'être pas encore industriellement développées, n'en existent pas moins à l'état potentiel dans la nature et pourront être susceptibles, un jour ou l'autre, d'une utilisation abondante : la radiation solaire, la force des marées,

la force du vent, l'énergie des plantes, l'énergie intra-atmosphérique, etc.

Nous ne nous étendrons pas sur les formes sous lesquelles l'énergie se transmet et s'adapte aux différents emplois industriels : énergie mécanique, énergie thermique, énergie électrique. On se gardera, bien entendu, de confondre les formes et les sources. La source de l'énergie électrique est dans le combustible : houille, lignite, gaz, huile, ou bien dans la force hydraulique, suivant que l'électricité est produite dans une centrale thermique ou dans une centrale hydraulique.

B. — LES RESSOURCES MONDIALES D'ÉNERGIE.

Les ressources mondiales d'énergie ont fait l'objet d'une évaluation lors de la Conférence mondiale de l'Energie (World Power Conference) qui s'est tenue à Londres en 1929. Les résultats de cette évaluation ont été publiés dans un ouvrage édité par la Conférence (63 Lincoln's Inn Fields, Londres W. C. 2).

Pour la houille, les ressources mondiales reconnues ou probables, évaluées à 7.400 milliards de tonnes au Congrès de 1913 à Toronto, ramenées à 5.835 milliards en 1924, mais portées, par d'autres auteurs, à plus de 10.000 milliards, suffiraient à garantir l'approvisionnement du Monde pendant 5 à 8 siècles. Avec les ressources possibles, la consommation mondiale serait assurée pendant 4 000 ans.

Les évaluations pour le pétrole sont plus pessimistes. Suivant l'*U. S. Geological Survey*, les ressources ne dépasseraient pas 43 milliards de barils (1) ou sensiblement 6 milliards de tonnes. Au rythme actuel d'une production annuelle de 200 millions de tonnes, les besoins du Monde ne seraient pas assurés pour plus d'une trentaine d'années.

Si incertaines que soient les estimations de ressources, ainsi que nous l'avons déjà remarqué à propos de la houille,

1. Barrel = 42 gallons = 159 litres.

dans la III^e Partie, chapitre II, il n'en demeure pas moins que l'épuisement des ressources de pétrole est à envisager pour un avenir proche, qu'il s'agisse d'une trentaine d'années ou même d'un siècle, à l'estimation des plus optimistes et en mettant en œuvre tous les procédés de récupération des pétroles résiduels.

En ce qui concerne l'énergie hydraulique, l'*U. S. Geological Survey* estimait, en 1930, la puissance potentielle disponible dans le Monde à un total de 447 millions de chevaux-vapeur (1). La Conférence Mondiale de l'Energie tenue à Berlin, en 1931, a porté l'estimation à 497 millions après diverses corrections, principalement au sujet de la Russie et de la Sibérie (2).

Mais la puissance potentielle a une distribution dans le Monde qui ne la rend pas également accessible et utilisable. L'utilisation sur place des 186 millions de chevaux-vapeur africains (Congo Belge et Congo français pour la plus grande part) ou des cent millions de chevaux-vapeur asiatiques, dont quarante pour la Sibérie et vingt pour la Chine, pose des problèmes restés jusqu'à ce jour, du moins, sans solution. Cependant, l'Europe sans la Russie, ainsi que l'Amérique du Nord ne disposent, chacune, que d'une cinquantaine de millions de chevaux-vapeur.

La puissance totale installée, en 1930, était de 46 millions de chevaux-vapeur. Compte tenu des bases d'évaluation du potentiel disponible, elle ne représente encore qu'une utilisation d'un seizième environ. Mais les 40 millions de chevaux installés, en Europe et en Amérique du Nord représentent déjà, pour ces continents (Russie exceptée), une utilisation d'un quart.

L'emploi actuel des forces hydrauliques fournit chaque année une énergie d'une centaine de milliards de kilowatts-

1. Régime de basses eaux et utilisation à 70 % de la puissance installée.

2. Voir la revue *V.I.D.* (Verein Deutscher Ingenieure Nachrichten), n° du 14 octobre 1931.

heures (Kwh), qui rend inutiles 100 millions de tonnes de houille.

Si toute l'énergie disponible en potentiel dans les pays européens et en Amérique du Nord était captée, la production en kwh hydrauliques serait quadruplée. Elle serait seize fois plus grande si le potentiel du Monde entier pouvait être utilisé. Elle suffirait alors à couvrir presque tous les besoins actuels du Monde en énergie. Il est vrai qu'alors les besoins du Monde seraient considérablement accrus, car l'utilisation de l'énergie des pays africains et asiatiques implique nécessairement l'hypothèse d'une promotion de ces pays au rang de puissances industrielles considérables. L'avenir nous réserve-t-il vraiment la perspective d'une semblable révolution ?

La production en kwh hydrauliques pourrait encore être accrue par une meilleure utilisation annuelle de la puissance installée. La statistique montre que l'utilisation actuelle n'est que 3.000 heures par an, moyenne pour le Monde entier. Le caractère intermittent et saisonnier des besoins de la clientèle des centrales électriques explique ce chiffre relativement bas. Il est bas surtout pour les centrales des centres urbains qui travaillent principalement pour les besoins domestiques. On compte, par exemple, que les besoins d'éclairage des villes ne correspondent qu'à une utilisation annuelle de 2.000 heures, et ceux du chauffage, de 1 000 à 1.500 heures seulement. L'amélioration viendra de l'application de plus en plus étendue de l'énergie électrique aux usages industriels, ceux-ci plus réguliers et plus massifs, à mesure que des quantités supplémentaires d'énergie électrique à bas prix seront mises sur le marché.

Est-ce à dire que l'avenir appartienne aux forces hydrauliques ? La Nature leur assure la pérennité et leur débit pourrait couvrir une grande partie des besoins du Monde, sinon la totalité. Mais deux obstacles se dressent. Le premier tient, nous le savons, à la dispersion des forces entre les Continents, qui n'en ont pas un égal besoin. Le second tient à l'im-

portance des investissements que nécessite l'industrie hydroélectrique.

Le développement des forces hydrauliques constitue, certes, un programme d'avenir, mais ce programme doit être judicieusement dosé. Il faut du temps et une grande abondance de capitaux. De toute façon, au charbon reviendra encore, pour longtemps, la mission de couvrir la grande majorité des besoins en énergie et chaque pays aura le plus gros intérêt à conjuguer au mieux l'emploi de ses ressources tant houillères qu'hydrauliques, en coordonnant les programmes pour l'utilisation des unes et des autres.

C. — LA PRODUCTION MONDIALE D'ÉNERGIE.

En équivalent de houille et en millions de tonnes métriques, la Conférence Mondiale de l'Énergie évaluait, comme suit, la production mondiale de 1927 :

	Europe	Amérique	Monde	%
Houille	615,5	557,2	1.276,4	77,0
Lignite	33,6	1,0	34,6	2,1
Pétrole	24,8	222,0	260,0	15,8
Force hydraulique ..	35,0	42,0	84,8	5,1
Totaux	708,9	822,2	1.655,8	100

Pour les trois dernières années, en admettant, faute de renseignements plus précis, que le tiers de l'énergie électrique provienne des centrales hydroélectriques, la répartition, pour le Monde entier, serait la suivante :

	1929	1930	1931	% 1931
Houille	1.330	1.213	1.068	70,0
Lignite	63	53	50	3,3
Pétrole	332	315	306	20,0
Force hydraulique ..	100	102	102	6,7
	1.825	1.683	1.526	100

Le calcul de l'équivalence en houille a été effectué sur les bases mêmes qui ont servi à la Conférence Mondiale :

- 1° 4 tonnes 1/2 de lignite équivalent à 1 tonne de houille ;
- 2° poids pour poids, le pétrole possède un pouvoir calorique de 57 % supérieur à celui de la houille ;
- 3° il faut 1 kilogramme de houille pour produire 1 kwh ;

On observera sans doute que, dans les centrales thermiques les plus modernes, le kwh est obtenu en brûlant seulement 7 à 800 grammes de grains lavés demi-gras. Mais toutes les centrales ne sont pas encore pourvues de chaudières du type le plus récent et toutes ne consomment pas un combustible de choix. On se sert bien davantage de combustibles de qualités inférieures : lignite, fines, mixtes etc... Avec ces combustibles, la consommation par kwh passe à 1400 grammes et parfois davantage.

La conclusion des tableaux qui précèdent apparaît d'elle-même : c'est la part de plus en plus grande qui est faite au pétrole et à la force hydraulique, dans l'utilisation des sources d'énergie et corrélativement, le recul de la houille.

L'évolution aux dépens de la houille se marque encore mieux quand on rapproche les pourcentages récents des pourcentages d'avant-guerre :

	1913	1931
Houille	85,6	70,0
Lignite	3,0	3,3
Pétrole	7,2	20,0
Force hydraulique	4,2	6,7
	<u>100</u>	<u>100</u>

Les chiffres de 1913 sont empruntés à M. F. G. Tryon, de l'American Bureau of Mines.

Les statistiques de la production mondiale d'énergie sont parfois exprimées en d'autres unités. On passera de l'équivalent en houille à la valeur en calories en considérant qu'un kilogramme de houille moyenne fournit 6.000 calories. On passera à la valeur en kwh en considérant qu'avec un kilogramme de houille, on peut produire 1 kwh. Les statistiques anglaises et américaines mesurent assez souvent

aussi la production en British thermal units, chaque unité équivalent à 0,252 calories.

D. — LA CONCURRENCE DES SOURCES D'ÉNERGIE.

On ne peut pas dire que les progrès du pétrole et de la force hydraulique se soient toujours accomplis aux dépens de la houille. L'utilisation de nouvelles sources d'énergie, à ses débuts, a favorisé des consommations nouvelles. Les essences de pétrole ont favorisé le développement de l'automobile. L'utilisation des forces hydrauliques a favorisé, de même, toutes les applications de l'électricité : éclairage, électrification des campagnes, etc.

Ce n'est qu'assez récemment, somme toute, que la concurrence est née entre les diverses sources de l'énergie, après saturation des consommations nouvelles. Elle s'est portée sur des consommations qui, de leur nature, avaient été jusqu'alors clientes de la houille : traction des chemins de fer, chauffe des navires, chauffage des buildings.

La concurrence est d'autant plus sensible aujourd'hui qu'elle coïncide avec une restriction générale de la consommation d'énergie.

Le pétrole et ses dérivés, ainsi que l'énergie hydraulique, n'ont pas eu de peine à éliminer le charbon, en période de crise, car les conditions de la concurrence sont alors fort inégales. Il faut observer, en effet, que l'élément principal du prix de revient du charbon est constitué par les frais de main-d'œuvre et autres frais d'exploitation, tandis que la part des frais généraux, charges financières et amortissements, y est très réduite. C'est le contraire pour le pétrole et l'énergie hydraulique : gros investissements de capitaux, mais relativement peu de frais d'exploitation. Or, en période de crise, on peut renoncer temporairement à rémunérer des capitaux, tandis qu'on ne peut pas se dispenser de payer la main-d'œuvre. Toute l'infériorité du charbon, dans la concurrence actuelle

avec le pétrole ou ses dérivés, huiles et mazout, ainsi qu'avec l'énergie hydraulique, tient à cette circonstance.

Bien entendu, la concurrence varie en intensité suivant les pays et la facilité qu'ils offrent aux diverses sources d'énergie de s'affronter. C'est surtout aux Etats-Unis, gros producteurs de pétrole et de houille, que la lutte est vive. Alors que le pétrole ne couvre que 3,5 % de la consommation d'énergie européenne, il couvrirait, déjà en 1927, 27 % de la consommation américaine,

C'est aux Etats-Unis encore que joue principalement la concurrence des gaz naturels. Elle s'exerce surtout aux dépens du pétrole. Tandis que la consommation d'huiles de pétrole, dans les centrales électriques américaines, a déchu de 13,1 millions de gallons en 1920 à 9,2 millions en 1930, celle des gaz naturels y a progressé de 24,7 millions de pieds cubes à 120,2. Des canalisations nouvelles ont, en outre, été établies pour le transport des gaz naturels vers les Etats-Unis du Sud, du Centre et de l'Ouest, pour les besoins de la consommation domestique. Mais l'utilisation des gaz naturels n'intéresse pas le marché mondial. La difficulté même de leur transport en localise les débouchés sur le continent producteur. C'est spécifiquement un problème américain.

E. — LES NÉCESSITÉS D'UNE COORDINATION.

L'excès de concurrence aboutit au désordre et le marché de l'énergie en offre aujourd'hui la démonstration la plus complète.

Alors que les disponibilités en énergie étaient surabondantes, on a vu, ces dernières années, entreprendre de grands travaux pour augmenter la capacité de production. On a investi des capitaux considérables dans l'aménagement des chutes d'eau, dans l'équipement électrique en général, et on a réalisé ou conçu, un peu partout, de vastes programmes pour le raffinage du pétrole.

Les capitaux ainsi engagés, plus ou moins à bon escient,

ont été retirés de la circulation et l'équilibre, cher à Keynes, du couple investissement-consommation, s'en est trouvé compromis.

Ce n'est pas le tout, en effet, de produire des biens de consommation. Il faut, en même temps, fournir un pouvoir d'achat aux consommateurs. Or, la masse des consommateurs est représentée par la population ouvrière. Une industrie, comme l'industrie houillère, qui occupe une nombreuse main-d'œuvre et dont le prix de revient est essentiellement constitué par la rémunération de cette main-d'œuvre, présente, en temps de crise, un équilibre autrement satisfaisant, pour l'économie générale, que les industries qui produisent des biens de consommation, sans le même concours de main-d'œuvre.

Mais, dans le chaos actuel, le fait le plus singulier est certainement le gaspillage des ressources de pétrole, déversées en surabondance et à vil prix pour soutenir la concurrence contre le charbon, de la part d'une industrie dont les perspectives d'avenir ne peuvent reposer que sur un « acte de foi », selon l'expression employée par M. Brunschwig, Ingénieur en Chef des Mines, dans sa Conférence du 8 avril 1932, à la Société des Ingénieurs civils de France (1). « Il est difficile de ne pas être frappé, poursuivait le conférencier, par le contraste qui existe entre la relative insécurité du lendemain, dans laquelle vit l'industrie du pétrole, et les difficultés qu'elle éprouve à maîtriser la surproduction et l'effondrement des prix. »

Aussi, les esprits les plus clairvoyants, s'ils diffèrent sur les moyens de la réaliser, conçoivent-ils, du moins, la nécessité et l'urgence d'une régularisation des marchés. Et le Président de la troisième Conférence de Pittsburgh (novembre 1931), M. Baker, d'ajouter, suivant la relation qu'en a donnée M. Coste, ingénieur au corps des Mines, dans la Revue de l'Industrie Minérale (15 mars 1932) : « Il ne faut pas renvoyer au domaine de l'idéal irréalisable, l'idée d'une espèce de coopération entre les industries qui représentent à l'heure actuelle les quatre sources de la chaleur et de l'énergie.

1. *Bulletin de la Société*, janvier-février 1932. *Les ressources mondiales du pétrole*.

2° Le pétrole.

A. — LA PRODUCTION.

La production mondiale de pétrole est de l'ordre de 200 millions de tonnes par an, production équivalant en pouvoir calorifique à environ 300 millions de tonnes de houille :

1928	.....	181.544.061 tonnes
1929	.....	212.266.655 —
1930	.....	201.434.249 —
1931	.....	195.756.981 —

Les trois quarts de la production proviennent de l'Amérique. Les Etats-Unis seuls contrôlent plus de 60 % de la production mondiale, la Russie 11,6 %.

Avec son unique gisement de Pechelbronn, la France ne dispose annuellement que de 74.000 tonnes environ.

B. — LES PRODUITS MARCHANDS.

Le pétrole s'écoule sur le marché sous forme de produits marchands obtenus après distillation et raffinage. On distingue, entre autres :

Les essences légères ou essences supérieures, les plus volatiles, qui servent de carburant dans les moteurs à explosion ;

Les essences lourdes ou ordinaires, carburant et solvant ;

Le gaz-oil, carburant pour moteurs Diesel ;

Le fuel-oil ou *mazout*, combustible pour le chauffage ;

Les résidus consistants, pour usages routiers (road oils), fabrication de bitume (brais mous), etc...

C. — LA CONSOMMATION.

La consommation mondiale en 1930, dans les différents produits marchands dérivés du pétrole, représentait environ 151 millions de tonnes, dont plus de 105 millions pour les

Etats-Unis, 10,4 pour la Russie, 7,5 pour la Grande-Bretagne, 3,6 pour la France.

Par catégorie de produits, la consommation mondiale de 1930 s'est répartie comme suit (en 1.000 tonnes) (1) :

	Monde entier	France
Essence	59.943	2.007
Pétrole	11.167	247
Gaz oil et mazout.....	74.038	1.073
Lubrifiants	5.992	321
Total	151.140	3.648

Le gaz-oil et le mazout convenant aux mêmes usages que la houille, c'est surtout par eux, évidemment, que s'est exercée la concurrence du pétrole contre la houille.

3° La concurrence de la houille et du pétrole.

A. — LA CHAUFFE DES NAVIRES.

Le premier domaine important où le pétrole ait obligé la houille à reculer est celui de la chauffe des navires. Domaine important, et par le tonnage en jeu, et par la position traditionnelle, réputée inexpugnable, du charbon britannique. Or, non seulement le pétrole est parvenu à s'assurer une part sur ce marché, mais des progrès sans cesse croissants, aux dépens du charbon, ne sont plus loin de renverser le privilège à son profit. Les pétroles américains sont en train de supplanter et d'évincer complètement la houille britannique pour l'avitaillement des soutes.

Dans la marine marchande, le refoulement progressif de la houille est mis en évidence par la progression très nette, aux dépens du charbon, des pourcentages des navires à moteur (essences et autres carburants) ou équipés pour la chauffe au mazout :

1. D'après M. Brunschwig.

	Voiliers	Moteur	Chauffe au mazout	Chauffe au charbon
1914	8,1	0,5	2,6	88,8
1924	3,9	3,1	26,8	66,2
1929	2,5	9,7	28,5	59,3
1930	2,3	11,6	28,5	57,6
1931	2,0	13,5	28,5	56,0
1932	2,0	14,4	28,8	54,7

Les pourcentages sont extraits du *Lloyd Register*. Ils s'appliquent à l'existant mondial en navires de plus de 100 gross tons chacun :

1914	45,4 millions de gross tons
1931	70,1 —
1932	68,3 —

Les progrès du pétrole sont encore mieux accusés par la statistique des navires lancés, toujours envisagés au point de vue de l'énergie propulsive :

Répartition du tonnage des navires lancés en 1931 (d'après le *Lloyd*).

A moteur	58 %
Chauffe au mazout	33,5 %
Chauffe à la houille	8,5 %

D'ici quelques années, la part de la houille dans les fournitures de soute sera donc inférieure à 10 %.

Ainsi se poursuit, à un rythme implacable, le remplacement de la houille par le gaz-oil ou le mazout, pour la propulsion des navires dans la marine marchande. Pour interpréter les chiffres, il faut toutefois tenir compte des bas prix actuels du pétrole. Ces bas prix sont dus à la crise et à la concurrence virtuelle que la houille n'a pas encore complètement cessé de faire au pétrole.

Mais, c'est surtout dans la marine de guerre britannique que le remplacement de la houille par le mazout a provoqué un gros émoi. Il ne s'en est pas moins accompli.

Malgré une campagne ardente, qui avait mobilisé à son

service tout ce que le Sud du Pays de Galles compte d'autorités et d'influences, l'Amirauté britannique est restée inflexible dans sa détermination. Tout au plus, a-t-elle été amenée à la justifier, dans un mémoire qui a été lu, le 1^{er} juillet 1931, devant la Délégation du Sud du Pays de Galles et que la *Revue de l'Industrie Minérale* a analysé dans son numéro du 1^{er} septembre 1931.

D'une manière générale, les raisons invoquées par l'Amirauté témoignent du souci d'alléger le navire de guerre, pour augmenter sa vitesse et son rayon d'action. Ayant, à tonnage égal, un pouvoir calorifique supérieur de 30 à 40 % à celui des meilleurs charbons britanniques, le mazout diminue, dans la même proportion, l'encombrement du navire. Par sa consistance liquide, il présente aussi des facilités d'emmagasinement et de pompage, qui entraînent des économies de main-d'œuvre et qui permettent une meilleure étanchéité des cloisonnements. Toutes ces raisons, assez spéciales, valent pour la Marine de guerre, ainsi que pour les grands paquebots, la vitesse étant pour eux essentielle. Elles ont suffi à contre balancer le gros inconvénient, que la voie autorisée de l'Amiral Jellicoe avait souligné, de faire dépendre de l'étranger l'approvisionnement de la Marine de guerre britannique.

Selon une communication récente, faite aux Communes par le Premier Lord de l'Amirauté, la consommation en charbon de la Marine de guerre britannique a décru au rythme suivant :

	Tonnes	Valeur en livres sterlings
1913	1.810.250	2.081.800
1920	842.500	3.428.000
1925	418.700	713.700
1930	244.300	296.000
1931	247.600	267.000

Et, selon la même communication, la valeur de la consommation en mazout, pour l'année 1931, a été de 1.474.200 livres sterlings.

C'est l'industrie houillère britannique, fournisseur traditionnel des charbons de soute, qui supporte presque tout le poids du remplacement du charbon par le pétrole dans la marine marchande, comme dans la marine de guerre. Ce remplacement est l'une des principales causes du recul des exportations houillères britanniques, la moitié environ du tonnage exporté trouvant finalement son utilisation comme soutes. Or, les exportations houillères britanniques, ont rétrogradé de 94,4 millions de tonnes en 1913 à 55,1 en 1931. En gros, le remplacement du charbon par le pétrole dans la chauffe des navires, correspond, dès maintenant, pour les exportations houillères britanniques, à une perte annuelle de 20 millions de tonnes par an, qui passera à 40 ou 50, lorsque les navires anciens, équipés au charbon, seront rebutés.

D'une façon plus précise, la perte actuelle est de 10 millions de tonnes par an sur les seules quantités de houilles britanniques fournies comme soutes aux navires en trafic étranger :

	1913	1922	1930
	—	—	—
<i>(En millions de tonnes.)</i>			
Dans les ports du Royaume-Uni	21	18,2	15,6
Dépôts de soute à l'étranger	9,2	6,5	4,9

De 1913 à 1930, les fournitures de charbon britannique à la marine marchande ont donc diminué de 30%. Cette diminution est d'autant plus significative que, dans le même temps, le tonnage de la flotte marchande mondiale s'élevait de plus de 50%.

Du côté des Etats-Unis, on évaluait, en 1930, à 94 et près de 20 millions de barils les quantités de mazout et d'huile Diesel, respectivement fournies à la marine marchande et à la marine de guerre américaines. En admettant que 8 tonnes d'huile de pétrole font l'office de 14 tonnes de houille, qualité moyenne du charbon américain, les combustibles liquides, consommés par les marines américaines ont déplacé 29 millions de tonnes de houille.

L'emploi généralisé du mazout ou des huiles de pétrole dans la marine peut, d'ores et déjà, être considéré comme un fait accompli et même justifié par des avantages certains que, dans ce domaine particulier, le mazout peut revendiquer à l'encontre de la houille. Il ne paraît pas possible ni de nier ce fait, ni d'escompter pour l'avenir un revirement de cette évolution. L'industrie houillère britannique devra s'y soumettre.

Cependant, l'industrie houillère britannique n'a pas été sans réagir. La baisse de la livre lui a apporté un certain appui et, grâce à cette circonstance, dans son numéro du 6 mai 1932, le *South Wales Journal of Commerce* a pu constater, avec satisfaction, une reprise des fournitures de houille aux steamers en trafic étranger. Du 1^{er} trimestre 1931 au 1^{er} trimestre 1932, dans les ports du Royaume-Uni, ces fournitures ont augmenté de 8,2 %, tandis que celles de mazout ont baissé de 20,7 %. Mais les artifices monétaires ne peuvent pas conduire à des résultats durables.

Dans l'ordre technique, on a fait grand bruit autour des essais effectués en juin 1932 par la Cunard line, sur son paquebot *Scythia* pour brûler un mélange colloïdal à 60 % de mazout et 40 % de houille finement pulvérisée. L'idée n'est pas absolument nouvelle et on ne peut guère attendre d'un compromis semblable une solution de réelle envergure. Pas plus dans l'ordre technique que dans l'ordre monétaire, on n'entrevoit donc une réaction décisive qui puisse remettre en question les récentes conquêtes du pétrole.

B. — LE CHAUFFAGE INDUSTRIEL ET DOMESTIQUE.

Le *South Wales Journal of Commerce* du 15 mars 1932 a donné une décomposition, par groupes destinataires, de l'imposant total des 400 millions de barrels ou 60 millions de tonnes de mazout et d'huile Diesel, consommés ou exportés par les États-Unis en 1930 :

	Nombre de barrels
Flotte marchande	94.131.000
Marine de guerre	19.869.000
Consommation propre des Compagnies pétrolières	53.437.000
Usines à gaz et centrales électriques.....	26.749.000
Industries diverses	59.379.000
Chauffage central	42.703.000
Exportations.....	36.450.000
	<u>400.618.000</u>

Ce tableau montre la diversité des groupes qu'atteint le mazout et leur importance relative comme consommateurs.

En 1930, la consommation du mazout dans le chauffage central a été neuf fois plus forte qu'en 1923 (*Colliery Guardian*, 18 mars 1932).

Mais ces chiffres concernent les Etats-Unis, pays gros producteurs de pétrole et où il est naturel que le pétrole trouve facilement des débouchés. Dans les autres pays, il en va tout autrement et, jusqu'à présent, le mazout et les huiles de pétrole ne sont pas parvenues à supplanter sérieusement le charbon pour les emplois terrestres sur le Continent européen.

Cependant, depuis quelque temps, en France en particulier, on a pu observer une concurrence assez active du mazout pour le chauffage des immeubles, ainsi qu'on le verra dans le paragraphe suivant.

C. — LES CARBURANTS SYNTHÉTIQUES.

On a parfois présenté la fabrication des carburants synthétiques comme une réaction de l'industrie houillère contre les progrès du pétrole et l'on a pu imaginer qu'un jour viendrait où les carburants synthétiques pourraient supplanter le pétrole dans les pays continentaux producteurs de houille ou de lignite.

Dans sa conférence du 8 avril 1932, M. Brunschwig a mis en garde son auditoire contre semblable illusion. Il a rappelé, en particulier, que si les techniques modernes d'hy-

drogénation catalytique, sous haute pression, fournissent des moyens nouveaux d'une puissance et d'une souplesse inconnues, de modifier la structure des molécules hydrocarbonées, ces techniques sont également utilisables et utilisées (1) par les raffineurs de pétrole pour améliorer, avec des pertes réduites, la qualité de certains produits. Loin de trouver dans les nouveaux procédés l'origine d'une concurrence, l'industrie du pétrole sera donc la première à en bénéficier. Et cette remarque, d'ailleurs, ne diminue en rien l'intérêt des recherches auxquelles se consacre l'industrie houillère, et en particulier l'industrie française (2).

4^e La consommation du pétrole en France.

La consommation française en produits marchands dérivés du pétrole, a été présentée, pour 1930, sous le paragraphe 2 D du présent chapitre : au total, 3.648 000 tonnes.

Cette consommation a été couverte par :

La production nationale (Pechel-

bronn)	74.700 tonnes de pétrole brut
Les importations	4.048.000 tonnes de produits divers
Disponible total	4.122.700 tonnes

La différence entre le disponible et la consommation correspond aux déchets des opérations de raffinage en France, ainsi qu'aux prélèvements pour la constitution des stocks.

Le disponible au cours de ces dernières années a varié comme suit, en milliers de tonnes :

	1928	1929	1930	1931
Pechelbronn	70	76	75	74
Importations	2.934	3.411	4.048	4.628
	3.487	3.004	4.123	4.702

Les quantités de gaz-oil et de mazout consommées en France

1. Usine de Bayway, à New-Jersey.

2. Voir p. 250.

évaluées à plus d'un million de tonnes, en 1930, correspon-
daient déjà à un déplacement de 1.600.000 tonnes de houille.

L'emploi du mazout dans le chauffage des immeubles a progressé à la faveur de la grande dépression des cours. On en aura une idée en consultant la statistique des huiles lourdes et combustibles liquides entrés à Paris de 1922 à 1931, chiffres de l'octroi. Cette statistique comprend aussi les huiles lourdes provenant de la distillation du goudron, mais les quantités correspondantes sont relativement faibles et peu variables, en sorte que les variations d'une année à l'autre peuvent être considérées comme caractéristiques de l'emploi de plus en plus étendu du mazout et du gaz-oil à Paris.

	(En tonnes.)
1922	7.203
1924	12.717
1928	19.051
1929	26.730
1930	30.457
1931	51.055

De 1922 à 1931, les tonnages ont septuplé, et au cours de 1931, ils ont presque doublé.

Le déplacement en France du charbon par le mazout, dans les emplois terrestres, ne peut pas se réclamer des mêmes avantages techniques qui ont assuré le succès du mazout pour la chauffe des navires. Dans le chauffage des immeubles, l'emploi du mazout présente même certains inconvénients. Il exige un équipement en brûleurs, matériel délicat et coûteux. Il provoque des émanations de vapeurs et de gaz hydrocarbures, qui, pour être invisibles, sont souvent plus nocives que les fumées noires du charbon. Le développement actuel du mazout provient plutôt des bas prix auxquels il est offert, en raison même de la crise.

Pour 1932, on peut estimer à environ 2 millions de tonnes par an, le tonnage de charbon déplacé en France par le mazout. L'industrie houillère française n'a pas à s'en émouvoir outre mesure, surtout que les progrès du mazout s'effectuent plutôt

aux dépens des charbons importés, notamment aux dépens des anthracites anglais brûlés dans le chauffage central.

A l'avenir, le développement des usines de raffinage du pétrole en France mettra évidemment sur le marché, à titre de résidu, des quantités de plus en plus importantes de combustibles liquides. En contre-partie, il est vrai, on peut penser que, la crise finie, les importations directes de mazout se ralentiront, et qu'au total, les quantités de mazout disponibles sur le marché n'augmenteront pas beaucoup. Si cette compensation s'établit, il n'y aura pas antagonisme entre l'industrie houillère et l'industrie de raffinage du pétrole. En tout état de cause, l'antagonisme pourra être évité par un minimum de coordination dirigeant le mazout vers les régions et les emplois où joue principalement la concurrence des charbons importés.

5° L'énergie électrique dans le monde.

A. — LA PRODUCTION.

La production mondiale d'énergie électrique, d'un chiffre insignifiant avant la guerre, est passée à plus de 300 milliards de kilowatts-heures par an :

1928	.....	269 milliards de kwh
1929	.....	299 —
1930	.....	304 —

Parallèlement, la puissance installée s'est élevée à :

1928	.....	94,2 millions de kw
1929	.....	102,9 —
1930	.....	114,1 —

Ces chiffres sont empruntés à *The Electrician*, numéro du 18 décembre 1931, de même que les suivants, montrant la part de chacun des principaux pays utilisateurs de l'énergie électrique.

Principaux pays	Puissance installée en 1930	Energie totale produite milliards de kwh		
	millions de kw	1928	1929	1930
<i>Europe :</i>				
Allemagne	13,5	27,8	30,6	29,4
Grande-Bretagne	9,6	15,6	16,9	17,1
France	7,9	13,5	14,3	15,9
Italie	4,1	10,1	10,5	10,7
Norvège	1,8	8,0	8,9	9,6
U. R. S. S.	3,3	5,1	6,5	8,7
<i>Asie :</i>				
Japon	5,0	12,0	15,0	16,3
<i>Amérique :</i>				
Etats-Unis.....	42,2	114,0	126,0	121,0
Canada.....	4,5	15,9	17,6	17,8
<i>Monde entier</i>	114,1	269,4	299,4	304,1

B. — L'ÉNERGIE THERMIQUE ET L'ÉNERGIE HYDRAULIQUE.

Si l'énergie provient de centrales thermiques, brûlant dans leurs chaudières de la houille ou des gaz de fours, des huiles de pétrole ou des gaz naturels, elle n'implique aucun agent nouveau de concurrence, en tant que source d'énergie. Si, au contraire elle provient des centrales hydroélectriques, elle fait entrer en jeu, à côté de la houille et du pétrole, un troisième compétiteur : la force hydraulique.

Les parts respectives revenant à l'énergie hydraulique et à l'énergie thermique varient suivant les pays et leurs ressources naturelles. On estime, grossièrement, qu'en moyenne, pour le Monde entier, la part actuelle de l'énergie hydraulique est voisine d'un tiers.

Le Canada, l'Italie, la Norvège et le Japon ont une production presque exclusivement hydraulique.

A l'opposé, la Grande-Bretagne, la Belgique et les Pays-Bas, sont des adeptes de l'énergie thermique à 100 %. L'Allemagne se classe aussi parmi les pays à prépondérance thermique très marquée.

Entre les deux groupes, la France et les Etats-Unis offrent des caractéristiques mixtes.

La statistique de la production française pour 1929, témoigne d'un certain équilibre, reproduisant l'équilibre même de nos ressources naturelles en houille et forces hydrauliques :

8.198 millions de kwh thermiques

6.121 millions de kwh hydrauliques

A la réserve des Etats-Unis où il faut tenir compte des gaz naturels, on peut admettre que les progrès de l'énergie hydro-électrique s'effectuent partout entièrement au détriment de la houille. Les 100 milliards de kwh sortis des usines hydro-électriques, en 1930, ont rendu inutile une égale production dans les usines thermiques, qui auraient consommé environ 100 millions de tonnes de houille de qualité moyenne. Le commerce de la houille éprouve donc un manque à écouler de l'ordre de 100 millions de tonnes par an.

Toutefois, cette conclusion comporte des tempéraments, puisque, fréquemment, l'emploi de la force hydraulique a favorisé des consommations nouvelles (éclairage, électrification des campagnes) et permis à l'industrie de s'installer dans des régions qui, sans ce concours, seraient restées purement rurales. L'Italie offre plusieurs exemples de cette transformation, dans les vallées alpestres. En France même, les progrès de l'électrochimie et de l'électrometallurgie tiennent encore pour une part, à l'emploi de la force hydraulique. En pareil cas la houille n'a rien perdu.

6° L'électrification des chemins de fer.

Le développement des forces hydrauliques est subordonné aux possibilités nouvelles de débouchés que pourra conquérir l'énergie électrique. Un problème analogue s'était posé pour le pétrole, et la chauffe des navires en a fourni la solution. Cette solution, pour l'énergie électrique, a été recherchée du côté de l'électrification des chemins de fer.

La nécessité d'électrifications partielles n'est guère contestable. Dans tous les pays, l'électrification constitue un progrès évident pour les services de banlieue, pour les souterrains, les tunnels, les fortes rampes en montagne, les terminus congestionnés. Tout le monde est d'accord à ce sujet.

C'est donc seulement à propos des plans d'électrification générale des chemins de fer qu'il y a matière à débat, disons plutôt à distinction. Car il faut apprécier la question, non pas au nom d'une économie idéale et abstraite, mais en soi, pour chaque pays, en fonction de son économie propre. Les pays qui n'ont pas de ressources en charbon, ou en ont peu, mais qui, par contre, disposent de chutes d'eau, ont manifestement intérêt à électrifier leurs réseaux, s'ils sont aptes à supporter les frais de premier établissement qu'entraîne cette électrification.

A l'opposé, les pays riches en charbon, ou pauvres en chutes d'eau, n'ont pas, quant à présent, le même intérêt. S'ils peuvent, eux aussi, envisager l'électrification comme un progrès, ce n'est plus pour des nécessités économiques urgentes, mais davantage pour des raisons d'hygiène et de commodité.

Ces distinctions devaient fatalement s'imposer dans la pratique. La brochure éditée en juillet 1932, par l'office pour le perfectionnement de la traction autonome sur les chemins de fer, présente des statistiques qui en apportent la confirmation.

En Europe, deux pays sont situés aux points extrêmes du champ d'application de l'électrification ; la Suisse et la Grande-Bretagne. La Suisse a de l'eau mais point de charbon ; la Grande-Bretagne, au contraire, beaucoup de charbon et peu de chutes d'eau. Au début de 1931, la Suisse avait électrifié 56 % de son réseau, la Grande-Bretagne seulement 2,5 %, encore s'agit-il de 770 km. intéressant les seuls services de banlieue. L'enquête en cours, en Grande-Bretagne, apparaît peu favorable à l'électrification, malgré la concurrence croissante que les transports automobiles y font au rail.

Dans les autres pays de l'Europe, le pourcentage des lignes électrifiées varie suivant les ressources relatives de chaque

pays en houille et en force hydraulique : Suède 14 %, Autriche 13,5 %, Italie 9,1 %, Norvège 7,3 %.

En France	3,8 % (1.600 km sur 41.000)
Europe entière	3,5 % (9.500 km sur 200.000)
Aux États-Unis	0,8 % (3.200 km sur 400.000)

L'électrification trouve un obstacle dans les progrès mêmes qui ont été accomplis depuis dix ans pour la chauffe au charbon des locomotives. Ainsi, aux États-Unis, la consommation moyenne de charbon par tonne-kilomètre de marchandise transportée, est tombée de 77 grammes en 1920, à 58 grammes en 1930, soit une économie de 25 %.

Elle rencontre un obstacle plus sérieux encore dans les charges de premier établissement qu'implique l'équipement électrique d'un réseau. La brochure de l'Office précité apporte, sur ce point, des précisions intéressantes, tirées de l'exemple de la Suisse. Dans l'équipement de 1.670 km. et l'achat de 428 locomotives, les chemins de fer fédéraux ont dépensé 690 millions de francs suisses, soit près de 3 milliards et demi de francs français. De ce fait, pour un réseau électrifié à 56 % les charges financières des chemins de fer fédéraux représentent, pour 1930, 27 % du montant global des recettes.

7° L'énergie électrique en France.

A. — LA PRODUCTION ET LA CONSOMMATION.

La France a consommé en 1929, environ 16 milliards de kilowatts-heures, savoir :

	Millions de kwh
Production des usines publiques :	
Centrales thermiques	8.198
Centrales hydrauliques	6.121
	14.319
Importations.....	621
Exportations.....	135
Solde net des importations	486
	14.805
Production des usines privées (estimation).....	1.500
Ensemble.....	16.305

Abstraction faite de la production des usines privées, qui a été utilisée par les producteurs eux mêmes, l'énergie a été distribuée comme suit :

	Millions de kwh
Traction des chemins de fer	904
Electrochimie et électrométallurgie	2.841
Autres industries	6.837
Consommation domestique (compris les bureaux et les magasins)	2.227
Pertes dans les conducteurs et les transformateurs.....	1.996
	14.805

B. — LA PUISSANCE INSTALLÉE.

Le Ministère des Travaux publics publie une statistique annuelle de la production et de la distribution de l'énergie électrique en France. Toutefois, cette statistique ne comprend que les usines reliées à un réseau de distribution publique d'énergie électrique, faisant l'objet d'une concession.

Rappelons que la puissance installée s'exprime en kilovolt-ampères (K. V. A.). Elle est définie comme étant celle des générateurs d'énergie en état de fonctionnement, y compris les groupes de réserve. C'est le total des nombres de K. V. A. inscrits sur les plaques indicatrices de tous les générateurs en ordre de marche.

Au contraire, la puissance normale disponible exprimée en kilowatts (K. W.), n'additionne que la puissance des seules machines qu'il est possible de faire fonctionner simultanément, donc à l'exclusion des groupes de réserve. Pour les usines hydrauliques, c'est la puissance donnée par le débit moyen annuel et la hauteur de la chute utilisée.

La puissance installée en France a varié comme suit, depuis 1926, en milliers de K. V. A. :

	Usines hydrauliques	Usines thermiques (1)	Total
1926	1.507	3.768	5.275
1928	1.908	4.552	6.460
1930	2.361	5.254	7.615

1. Usines de 1.000 KVA et au-dessus.

La statistique du Ministère des Travaux publics fournit également la puissance normale disponible, tant des installations en ordre de marche, que des installations en construction ou en projet. Au 1^{er} janvier 1931, la situation était la suivante :

	Puissance normale disponible en 1.000 kw		
	en état de marche	en construction	en projet
Usines hydrauliques :			
1.000 KVA et au-dessus.....	945	340	4.346
Moins de 1.000 KVA	160	»	»
Total	1.105	340	4.346
Usines thermiques :			
(1.000 KVA et au-dessus)	3.676	579	»
Ensemble.....	4.781	919	4.346

Le rapprochement des deux tableaux montre que la puissance normale disponible dans les usines hydrauliques est seulement la moitié de la puissance installée. Pour les usines thermiques, elle est d'environ 70 %.

Le dernier tableau montre l'importance des installations en projet pour l'utilisation des forces hydrauliques. Elles quadruplèrent la puissance actuelle des usines hydrauliques.

Les deux principaux groupes de centrales thermiques sont ceux de la région parisienne et de la région minière du Nord.

La puissance totale installée dans les centrales de la région parisienne, encore accrue en 1932 par la mise en service de l'Usine de Vitry-Nord, dépasse un million et demi de K.V.A. Celle des mines du Nord et du Pas-de-Calais, avec des unités moins puissantes et plus nombreuses, atteignait 748.000 K.V.A. au 31 décembre 1931. Avec les centrales en dehors des mines, notamment celle de Comines, le groupe du Nord représente au total environ un million de K.V.A.

En dehors de ces deux groupes, les autres centrales thermiques sont réparties dans les autres régions minières (Moselle, Loire) ou dans les régions facilement approvisionnées en charbon (Grand Quevilly) et Strasbourg-port du Rhin.

Toutes ces usines ne sont pas des concurrentes de la houille, mais bien au contraire ses clientes. La concurrence n'apparaît qu'avec l'emploi des forces hydrauliques.

C. — L'UTILISATION DES FORCES HYDRAULIQUES.

Nous venons de voir l'importance de la production annuelle des usines hydroélectriques, ainsi que la puissance installée dans ces usines et celle des installations en projets.

La France est un pays riche en forces hydrauliques, le plus riche d'Europe après la Norvège, et il est naturel que l'on s'y préoccupe d'utiliser cette richesse.

Nos ressources hydrauliques, par une attention providentielle, se présentent comme un heureux complément à nos ressources houillères, en ce sens qu'elles sont situées dans des régions relativement éloignées de nos principaux bassins houillers du Nord et de l'Est. Suivant une estimation faite, sur des bases d'ailleurs très incertaines, par la Commission des forces hydrauliques, elles se répartiraient géographiquement ainsi :

	Puissance disponible en millions de chevaux-vapeurs	
	à l'étiage	en eaux moyennes
Alpes	2,3	4,6
Massif Central, Vosges et Jura	0,9	1,8
Pyrénées et divers	1,4	2,8
	4,6	9,2

Si incertaine qu'elle soit, elle suffit du moins à donner une idée des disponibilités relatives de chaque région. Mais il faut corriger cette idée en faisant intervenir la notion du régime des eaux plus ou moins favorable.

D'une façon générale, le régime alpestre (haute montagne) est peu favorable, tandis que les basses montagnes, spécialement dans les régions exposées aux pluies (Pyrénées Occidentales et partie Ouest du Massif central) disposent de sources régulières, abondantes et non tarissables par les glaces durant l'hiver.

C'est donc dans la partie Ouest du Massif central et dans les Pyrénées occidentales que doit s'accomplir l'effort principal pour le développement des centrales hydrauliques. Dans la mesure où l'énergie nouvelle pourra trouver son utilisation dans les régions de l'Ouest et du Sud-Ouest de la France, difficilement accessibles au charbon français, ou dans le chauffage domestique, par substitution aux anthracites étrangers, le programme d'extension des centrales hydrauliques comblera une insuffisance de la production nationale d'énergie, considérée dans son ensemble houille-force hydraulique.

On trouvera des détails sur les chantiers en cours, ainsi que la liste des usines appelées à être mises en route avant le 1^{er} janvier 1936, dans le rapport présenté par M. Bedouce, au nom de la Commission des Finances, sur le budget général de l'exercice 1932 (Ministère des Travaux publics). Kembs, avec une production annuelle escomptée de 700 millions de kwh, et les Usines de Brommat-Sarrems (Forces motrices de la Truyère), avec une estimation de 900 millions de kwh, forment les pièces maîtresses du programme, dont l'ensemble représentera une production annuelle de l'ordre de 3 milliards de kwh, s'ajoutant aux 6 à 7 milliards actuels. On sait que Kembs est déjà en état de fonctionner; la Truyère le sera bientôt. Le programme est donc en bonne voie d'accomplissement.

Dans un avenir prochain, les usines hydrauliques du territoire seront donc en état de débiter une dizaine de milliards de kwh par an, l'équivalent de 10 millions de tonnes de houille. Pareille perspective implique la nécessité de prévoir l'utilisation de l'énergie nouvelle et d'en faciliter la distribution par la construction de lignes à très haute tension pour le transport de l'énergie à grande distance. Ce sont des problèmes difficiles.

Nous voudrions simplement insister ici sur la nécessité de les coordonner, avec les problèmes houillers et ceux du pétrole, dans un plan d'ensemble national pour l'utilisation rationnelle de nos disponibilités en énergie.

8^e Plan d'utilisation de l'énergie.

Pour 1930 la consommation française en énergie peut être évaluée à un équivalent en houille de l'ordre de 100 millions de tonnes, à savoir :

Pour le charbon	86,5 millions de tonnes	
Pour la force hydraulique.....	6,5	—
Pour le pétrole et ses dérivés	6	—
Total	100	—

En réalité sur les 6 millions de tonnes attribuées au pétrole et ses dérivés, 1,6 seulement, correspondant à la part du mazout et du gaz oil, entrent effectivement en concurrence avec la houille. Mais c'est déjà d'un ordre de grandeur suffisant, et qui s'est d'ailleurs sensiblement élargi en 1931 et 1932, pour rendre nécessaire une coordination sur le plan national entre les divers facteurs de l'énergie.

Etant donné la prépotence de l'énergie dans la vie moderne des peuples, le problème relève indiscutablement aujourd'hui de la compétence de l'Etat. L'Etat doit se préoccuper de garantir la sécurité et l'ordre général des approvisionnements du pays en énergie. Dans cette mesure, il doit intervenir : dans cette mesure, il doit avoir une politique de l'énergie.

L'ayant définie, il doit faciliter ou provoquer les rapprochements indispensables entre les industries intéressées afin qu'elles s'y conforment et harmonisent leurs efforts.

Une politique économique se traduit nécessairement par un plan d'emploi qui guide l'action. Il devrait donc être établi un plan d'ensemble d'utilisation de l'énergie en France, coordonnant dans le temps, au besoin par étapes, l'emploi des ressources nationales (houille et force hydraulique) et celui de l'énergie importée (houille et pétrole).

Ce plan d'emploi devrait tenir compte, en premier lieu, de l'origine des produits, assurant la préférence aux productions nationales pour l'approvisionnement du marché national.

En deuxième lieu, il devrait tenir compte aussi de la nécessité de procéder par étapes, sagement mesurées, pour le développement futur de notre capacité en production d'énergie, en fonction des facultés de la consommation, du marché des capitaux et du marché de la main-d'œuvre.

Le développement de notre potentiel en force hydraulique est à l'ordre du jour. Nous nous permettrons, à ce sujet, une comparaison entre l'industrie houillère et l'industrie hydro-électrique.

D'après l'*Annuaire de la Chambre syndicale des Forces hydrauliques*, les capitaux investis dans l'aménagement des chutes d'eau atteignaient déjà, en 1930, un montant total de 10.062 millions de francs, d'importance presque égale à celui des capitaux engagés dans l'industrie houillère, pour une production d'énergie huit à neuf fois moindre. D'autre part, l'ensemble des entreprises de production et de distribution d'énergie électrique (thermique et hydraulique) occupaient 28.000 ouvriers en 1930, contre 300.000 dans les mines de combustibles.

La confrontation des chiffres entraîne deux observations essentielles :

Pour produire la même quantité d'énergie, l'industrie hydroélectrique exige huit fois plus de capitaux que l'industrie houillère ;

Pour un même capital investi, l'industrie houillère fait travailler, donc vivre, dix fois plus d'ouvriers, encore ne compte-t-elle pas dans ses effectifs la nombreuse main-d'œuvre qui participe au transport et à la distribution du charbon : bateliers, cheminots, marchands, livreurs et bougnats à tous crins.

N'en concluons pas que l'une des industries est supérieure ou seulement préférable à l'autre. Par ces observations, nous voulons seulement appuyer la proposition que nous avons faite, qu'il soit tenu compte, dans l'établissement du plan d'emploi, de la situation du marché des capitaux et du marché de la main-d'œuvre.

Si l'accroissement d'une des branches de l'énergie devait

avoir pour contre-partie, faute de débouchés nouveaux à satisfaire, une régression dans une autre branche, si, en particulier, le développement des forces hydrauliques devait peser sur l'industrie houillère, il conviendrait, du moins de s'assurer que le déplacement du charbon par l'énergie hydraulique ne s'accompagnera pas d'un désordre financier, ni d'un désordre sur le marché du travail. Les unités en jeu sont, en effet, d'un ordre de grandeur tel que ces préoccupations ne peuvent laisser indifférents les Pouvoir publics.

En résumé, dans l'exploitation des ressources nationales, l'idée fondamentale à dégager est celle de la composition de ces ressources dans un ensemble rationnel, par opposition aux idées de concurrence génératrices de désordre, gaspillage et misère.

SIXIÈME PARTIE

La crise

CHAPITRE PREMIER

Les causes

1^o Causalité et remèdes.

Nous ne nous étendrons pas davantage sur les effets et le développement de la crise, les ayant suffisamment fait apparaître au cours des chapitres précédents. Il s'agit, à présent, de trouver des remèdes à cette situation. Mais comme il n'est pas de bonne thérapeutique sans bon diagnostic, il faut s'efforcer, par l'analyse, de découvrir la nature et les causes du mal. C'est seulement en fonction des causes que peuvent s'envisager des remèdes.

D'où, la division de la sixième partie en deux chapitres : le premier, sorte de préliminaire, comportant une brève analyse des causes de la crise ; le second, consacré aux remèdes.

Qu'entend-on par causes de la crise et comment les classer ?

Il ne suffit pas de constater qu'il y a déséquilibre entre la production et la consommation. Il convient de rechercher les causes de ce déséquilibre, causes immédiates et sensibles ou causes plus lointaines, non moins déterminantes.

En poussant l'analyse assez loin, on parvient à un ensemble de causes qui ne sont pas spécifiquement charbonnières, ni même d'ordre économique, mais d'ordre politique, social, financier. Ces causes générales de la crise sont à proprement parler l'héritage de la guerre. Elles dominent le problème charbonnier, ainsi que tous les autres.

Nous passons ensuite aux causes particulières : facteurs économiques qui, sur le marché charbonnier ou tout à côté, ont directement provoqué la surproduction et la sous-consommation, partant, le déséquilibre. Ces facteurs seront naturellement classés en deux groupes : facteurs de surproduction et facteurs de sous-consommation.

Enfin, la crise déclenchée, sont apparues des causes d'aggravation ou de persistance de la crise, tenant à la nature de l'industrie houillère ou résultant de la crise elle-même. Certaines se confondent avec les effets de la crise, devenant causes à leur tour et, pour cette raison, dénommées effets-causes. D'autres sont de pures incidentes.

2° Les causes générales.

Le problème du charbon ne saurait être isolé des autres problèmes économiques. Il n'y a crise charbonnière que parce qu'il y a crise générale.

L'industrie houillère souffre, avant tout, du ralentissement de l'activité industrielle dans toutes ses branches. Pour ne citer qu'un exemple, la baisse de la production mondiale de fonte, de 95 millions de tonnes en 1929, à 52 en 1931 et aux alentours de 40 pour 1932, prive l'industrie houillère d'un débouché de 70 millions de tonnes de houille par an. Nous ferions des constatations analogues à propos des chemins de fer.

Mais ce n'est pas seulement sous le signe de la solidarité industrielle que nous voulons placer l'étude des causes générales de la crise. Nous l'entreprenons surtout parce qu'ensuite elle éclairera celle des causes particulières au charbon.

S'il fallait, d'une phrase, encadrer les causes générales, nous dirions qu'elles résident essentiellement dans l'instabilité des conditions politiques, sociales et financières d'après-guerre, dans les difficultés mêmes engendrées par la liquidation de la guerre.

Loin d'apaiser les rivalités, la paix les a entretenues et avivées. Les Nations ont continué de s'opposer les unes aux autres, cherchant à éluder ou à rejeter sur le voisin les charges de la guerre, ou bien n'acceptant pas les conséquences directes des Traités, en rébellion plus ou moins ouverte contre l'ordre nouveau. Le commerce international n'a plus été conçu comme l'expression de relations libres entre les peuples libres, mais comme une arme disciplinée par l'Etat au service de l'intérêt national, conçu de façon plus souvent étroite que large.

La politique houillère britannique de 1919 à 1921 nous en a offert l'exemple le plus typique et le plus dangereux.

La Grande-Bretagne avait, avant la guerre, une prépondérance incontestée sur le marché international du charbon. Ses exportations houillères au niveau de 96 millions de tonnes métriques en 1913, charbons de soute compris, alimentaient environ les deux tiers du commerce charbonnier international. De nombreux pays en étaient tributaires. Or, en 1920, l'exportation britannique transforma son quasi-monopole en une exploitation en règle de la clientèle étrangère, faisant monter le prix jusqu'au quintuple des prix d'avant-guerre, par une restriction des offres en tonnage, systématiquement dosée par le gouvernement.

Ainsi que nous l'avons vu dans la I^{re} partie, chapitre II, le but était de faire payer par l'étranger le déficit d'exploitation dû à la mégalomanie sociale du gouvernement britannique qui, contrôlant alors l'industrie houillère, avait élevé les salaires au triple de leur valeur d'avant-guerre.

Mais victime d'un monopole abusif et terriblement onéreux, la clientèle étrangère devait s'efforcer d'y échapper pour l'avenir. Moins consommer et produire soi-même davantage sont des réflexes naturels en pareil cas, qui marquent le début des tendances à l'autarchie.

Ces tendances furent renforcées par un sentiment général d'insécurité politique et économique. Notamment, l'agitation ouvrière en Grande-Bretagne au lendemain de la guerre put

éveiller des craintes chez les consommateurs de houille britannique, quant à la régularité de leurs approvisionnements futurs. La grève américaine de 1922, l'occupation de la Ruhr en 1923, plus encore la longue grève anglaise de 1926, firent passer ces craintes dans la réalité.

Pendant huit mois entiers, de mai à décembre 1926, la grève anglaise priva le marché charbonnier international de son principal aliment. Pour l'année, ce fut un trou de 67 millions de tonnes. On s'en passa par la force des choses. Mais les concurrents de la Grande-Bretagne en profitèrent et chaque pays s'y adapta. M. Robert Fabre a fort bien dégagé les réactions et les renversements qui s'opérèrent alors, dans sa brochure : *Le Conflit minier britannique de 1926 et ses conséquences nationales et internationales* (Saint-Etienne, librairie Théolier, 1928).

Toutes ces secousses achevèrent de ruiner la confiance dans la stabilité des relations internationales et encouragèrent chaque Etat dans un effort de contraction sur soi-même. Elles encouragèrent l'expansion géographique de la production, l'exploitation des gisements nouveaux, l'utilisation plus grande du bois et du lignite, celle du mazout, l'équipement des forces hydrauliques, la recherche des dispositifs techniques propres à économiser le combustible, etc.

Les déplacements de frontières opérés par les Traités, de même que la création d'Etats nouveaux, ont également poussé au nationalisme économique. Pour compenser la perte de la Sarre et celle de la Haute-Silésie polonaise, l'Allemagne a doublé son extraction du lignite. Les Etats successeurs de l'Empire austro-hongrois et les jeunes Etats balkaniques se sont eux-mêmes appliqués à exploiter toutes leurs ressources, pour affirmer davantage leur indépendance.

Dans l'ordre financier, la liquidation de la guerre a eu des conséquences extrêmement graves. L'accroissement massif des dettes extérieures des Etats, les renversements de situation d'Etat à Etat, par rapport à l'avant-guerre, devaient fatalement se répercuter sur le commerce extérieur. L'Etat débiteur qui

est tenu à des transferts importants envers un Etat créancier ne peut s'acquitter qu'en exportant des marchandises dont la vente lui procurera les devises nécessaires aux transferts. Il ne peut plus importer.

L'Allemagne, chargée d'une grosse dette de Réparations, devait normalement restreindre ses importations et développer ses exportations. Le Plan Dawes s'est inspiré de cette nécessité.

Pour l'équilibre de sa balance des comptes, la Pologne considère encore que ses exportations houillères sont indispensables. La raison d'Etat en exige le maintien au taux de 9 à 10 millions de tonnes par an, procurant 200 millions de zlotys en devises, le dixième environ de ses besoins en devises.

La question des dettes envers l'Amérique pèse sur l'univers entier. Du moment que les Etats-Unis n'importent pas de marchandises européennes, ils n'ont aucune chance de recouvrer jamais leur créance. L'alternative est sans issue. Par les Réparations, les devises sont passées de l'Allemagne à ses créanciers européens, puis de ceux-ci à l'Amérique. Mais elles ont fait retour à l'Allemagne sous forme de crédits pour les dépenses de rationalisation, crédits aujourd'hui gelés et moratoriés, parce que, faute de débouchés nouveaux intérieurs ou extérieurs, l'Allemagne n'a pu utiliser son accroissement de capacité productive.

Ce ne sont pas seulement les relations entre l'Europe et l'Amérique qui se trouvent affectées par la question des dettes. Ce sont aussi les relations des pays européens entre eux. La politique des devises est une préoccupation qui subsiste pour l'Etat débiteur, indépendamment de la personnalité de l'Etat créancier. Elle s'oppose aux importations, d'où qu'elles viennent et elle pousse aux exportations, qu'elle qu'en puisse être la destination.

Ainsi, les événements d'après-guerre, la rivalité politique, les troubles sociaux, les désordres monétaires, l'inflation des dettes extérieures ont bouleversé de fond en comble l'ordre des échanges internationaux d'avant-guerre. Les Etats ont

cherché simultanément, qui à restreindre ses importations, qui à maintenir ou développer ses exportations. Tous ont développé leur production et tous, en même temps, ont voulu diminuer leur consommation. Ces tendances inconciliables devaient terminer la crise.

3° Les facteurs de la surproduction.

A) L'EXPANSION GÉOGRAPHIQUE DE LA PRODUCTION.

De 406 millions de tonnes en 1885, la production mondiale n'avait cessé de croître jusqu'à 1255 millions de tonnes (houille et lignite converti) en 1913. Pour les dernières années avant la guerre, le rythme moyen d'accroissement avait été de 4 % par an. On pouvait présumer qu'après la guerre, le rythme se maintiendrait et que la consommation irait toujours croissant. Cette présomption apportait un encouragement direct à l'extension de la production.

Déjà durant la guerre, sous la pression des nécessités, tous les pays s'étaient efforcés d'exploiter la totalité de leurs ressources : gisements nouveaux ou reprise de gisements anciens plus ou moins ingrats.

La vague de nationalisme économique amplifia la tendance après la guerre. Les rationnements imposée par la Grande-Bretagne à ses clients à l'exportation, les hauts prix du charbon britannique en 1920 stimulèrent un effort universel pour le développement des forces productives.

En moins de six ans, la France remet en état ses houillères sinistrées du Nord et du Pas-de-Calais et recouvre sa capacité de production.

En 1929, l'Allemagne retrouve, à l'intérieur de ses nouvelles frontières, la production moyenne de houille de son ancien territoire, compris la Sarre et la Haute-Silésie entière, pendant la période de 1909-1913 :

Moyenne 1909-1913, ancien territoire	165,4 millions de tonnes
Année 1929, nouveau territoire	163,4 —

La même année 1929, elle porte l'extraction du lignite à 175,2 millions de tonnes, exactement au double de l'extraction de 1913.

La Haute-Silésie allemande accroît sa production annuelle de houille de 5 millions de tonnes, par rapport à 1924 (avant le partage), et de 6 millions, par rapport à 1913, tandis que les houillères devenues polonaises accroissent également la leur.

L'Espagne passe de 4 millions de tonnes en 1913 à 7 en 1929.

La Belgique met en exploitation le bassin de la Campine, qui lui vaut un supplément annuel de 4 millions de tonnes.

Les Pays-Bas mettent également en exploitation les mines du Limbourg. De 1.900 000 tonnes en 1913, leur production houillère passe à 11,6 millions de tonnes en 1929, le sextuple. Contre un déficit de 8 millions de tonnes par an avant la guerre, ils présentent, à partir de 1929, un excédent permanent d'exportations.

En Russie : 29,5 millions de tonnes en 1913 ; 57 millions en 1931.

Même mouvement en dehors de l'Europe :

De 55,5 millions de tonnes en 1913, la production asiatique est portée à 95,1 millions de tonnes en 1928.

En Afrique du Sud, elle passe de 8 millions en 1913 à 13,6 en 1929.

En Australie, de 12,6 à 16,7.

L'accroissement de la production en dehors des deux gros producteurs, Etats-Unis et Grande-Bretagne, entraîne un déplacement sensible du centre de gravité de la production mondiale. La part des autres pays, passe en effet, de 35 % avant-guerre, à 49 % en 1931, pour une production mondiale sensiblement au même niveau qu'en 1909-1913.

	Moyenne 1909-1913	1913	1929	1930	1931
<i>Production annuelle en millions de tonnes (houille et lignite converti)</i>					
Etats-Unis.....	464	517	585	419	343
Grande-Bretagne	274	292	262	247	224
Autres pays.....	396	446	546	600	551
Monde entier.....	1.134	1.255	1.393	1.266	1.118
<i>En pourcentage.</i>					
Etats-Unis.....	41	41,3	42	33	31
Grande-Bretagne	24	23,3	19	19,5	20
Autres pays.....	35	35,4	39	47,5	49

B. — LES PERTURBATIONS ÉCONOMIQUES CHEZ LES GROS EXPORTATEURS.

La grève générale et le lock out des mines de la Ruhr en 1923, à la suite de l'occupation franco-belge, créent dans la production houillère allemande un vide de 60 millions de tonnes, que compense aussitôt, bien au delà, l'augmentation de la production dans les autres pays. Malgré ce vide, en effet, la production mondiale de 1923 s'établit à 1251 millions de tonnes, contre 1099 en 1922.

En 1926, la grève britannique entraîne une perte de production de 120 millions de tonnes, dont 67 millions en moins pour le marché international. Or, c'est à peine si la production mondiale de 1926 en porte trace : à treize millions près ou 1 %, elle se maintient au niveau de 1925.

Ces deux circonstances, la seconde surtout, sont venues justifier les efforts déjà faits dans tous les pays, pour augmenter la production et encourager ces pays à persévérer. Mais, en même temps, elles ont masqué le déséquilibre qui existait déjà entre la capacité de production et les besoins de la consommation. L'année 1927 le masque encore, à la faveur de la reconstitution des stocks épuisés durant la grève anglaise.

C. — L'ACTIVITÉ INDUSTRIELLE ET LA SPÉCULATION.

La très forte reprise de l'activité industrielle, depuis la crise de 1921, provoque des entraînements.

La production mondiale de fonte, de 77,8 millions de tonnes avant-guerre, tombée à 38 millions en 1921, se relève de façon ininterrompue jusqu'à 95 millions, en 1929. Parallèlement, celle d'acier passe de 75,4 en 1913, et de 44,5 en 1921, à 111,7 en 1929. Les besoins en coke métallurgique grandissent en proportion. La fabrication du coke métallurgique en Europe, déjà portée à 51,6 millions de tonnes, en 1924, atteint 75,6 millions, en 1929.

La construction et la mise à feu de nouvelles batteries de fours à coke s'accompagne d'une demande active en charbon à coke, pour l'alimentation de nouvelles batteries, pour la constitution de nouveaux stocks, pour la sécurité des approvisionnements futurs etc...

La fièvre de la spéculation, partie Wall Street, est transmise à toutes les branches industrielles. Le marché du charbon n'y échappe pas et l'on y oublie vite les difficultés de 1928, année plus normale cependant. En 1929, on ne doute plus qu'il faille encore développer la production charbonnière.

D. — LA RATIONALISATION ET LA MÉCANISATION.

La rationalisation de l'industrie houillère, la mécanisation de l'outillage ont déterminé des augmentations substantielles de rendement, qui ont permis un abaissement du prix de vente, mais qui ont abouti aussi à jeter sur le marché des tonnages supplémentaires.

Le premier résultat peut être revendiqué par la rationalisation, qui se propose en effet, sous ce nom et sous le signe de la discipline scientifique, plus d'ordre, plus d'économie et plus d'efficacité dans la production et dans la distribution. Il est conforme à la loi du progrès et de l'économie des forces, but

que l'activité des hommes est fondée à s'assigner en tout temps.

Par contre, le deuxième résultat n'est qu'un abus, voire un manque de rationalisation. Et l'on ne saurait, sans injustice, en faire grief à la rationalisation. L'Institut International d'Organisation Scientifique du Travail, ému par les critiques qui lui étaient adressées, et qui s'emparaient précisément d'arguments semblables, a procédé à une mise au point indispensable dans sa résolution du 4 juillet 1931, au cours de sa deuxième Conférence, à Genève : « Affirme que l'on impute à tort à la rationalisation un passif, provenant, soit de fautes de rationalisation, soit de manque de rationalisation, soit enfin de causes qui lui sont tout à fait étrangères. »

Il faut de même rejeter, comme contraires au principe de la rationalisation, dont ils ne sont qu'une caricature, les procédés dits de rationalisation négative. Par la concentration exagérée des moyens, ils entraînent un gaspillage anormal des ressources : sélection impitoyable du personnel, abandon des quartiers moins riches, épuisement des plus riches etc. Ces procédés malsains n'ont pas en vue un progrès durable, mais un accroissement éphémère de la puissance de compétition.

E. — L'EXCÉDENT DE MAIN-D'ŒUVRE.

Qu'elle provienne d'une rationalisation saine ou d'une concentration anormale des moyens, l'augmentation du rendement crée un excédent de main-d'œuvre : excédent temporaire et assez vite résorbé en phase d'activité économique normale, mais rapidement croissant quand une crise prolongée exalte les rendements, tout en comprimant les possibilités de vente. Le souci de la stabilité sociale conduit alors les pouvoirs publics à prendre des mesures pour atténuer le chômage et prévenir son aggravation. Ces mesures sont toutes des mesures d'assistance et de protection qui permettent aux mines de conserver le plus possible de personnel.

4^o Les facteurs de la sous-consommation.

Nous ne ferons pas mention des facteurs généraux tels que la diminution du pouvoir d'achat des pays à monnaie d'argent, à change déprécié ou trop chargés de dettes extérieures? Nous nous bornerons ici à l'exposé des facteurs qui concernent plus spécialement le charbon.

A. — LES PROGRÈS DANS LA PRÉPARATION ET L'UTILISATION DES COMBUSTIBLES.

Le progrès technique a favorisé des économies appréciables dans l'emploi du combustible. On brûle aujourd'hui moins de combustible pour obtenir le même effet utile qu'autrefois.

Ce progrès est dû :

- A une meilleure préparation des combustibles par les mines elles-mêmes, qui classent et lavent davantage leurs charbons;
- Au perfectionnement des chaudières, foyers et autres appareils de chauffage ;
- A une meilleure observation des lois du chauffage, évitant le gaspillage des calories ;
- A l'utilisation complète des déchets de combustibles et des sous-produits : broyage des mixtes, incorporation des schlamms dans les mélanges, pulvérisation, agglomération, récupération des sous-produits du coke, utilisation des gaz des fours etc. ;
- A la concentration des industries. La grande industrie, mieux équipée, consomme relativement moins que la petite industrie.

M. B. Pechobradsky, dans un mémoire présenté en octobre 1931, devant l'Institute of Fuel, à Londres, a donné une série de chiffres précisant les économies de combustibles réalisées depuis la guerre en Grande-Bretagne.

La consommation propre des houillères britanniques a diminué de 149 lbs. ou 67 kg. par tonne extraite, en 1909-1913, à 119 lbs ou 53 kg. en 1929 (1).

1. Livre anglaise (lb) = 453 gr. 59.

Dans les centrales électriques, le rendement d'une tonne de houille est passé de 500 kwh, en 1907, et de 658, en 1920, à 1175 kwh en 1930 et 1212 kwh, en 1931, ou par kwh, 1,82 lb, 825 grammes.

M. Foot, Secrétaire d'Etat aux mines, relevait de son côté, en 1932, qu'une augmentation de la production de gaz de 45 % depuis 1913, dans les usines à gaz britanniques, n'a nécessité qu'un accroissement de 8 1/2 % de la consommation de houille. Pour les usines électriques, il a opposé, de même, les taux de 139 % et 35 1/2 %.

En Allemagne, le Glückauf du 19 mars 1932, note que la consommation de houille par tonne de fonte a été réduite de 1463 kg. en 1913 à 1263 kg. en 1930 (ou 985 kg. de coke au coefficient 0,78), soit une économie de 13,7 %. Selon la même source, l'économie correspondante réalisée en Grande-Bretagne serait de 7,3 %.

Pour les Etats-Unis, il a été indiqué, au 3^e Congrès international des charbons bitumineux, à Pittsburgh (16 au 21 novembre 1931), que l'économie annuelle de combustible réalisée dans la traction des chemins de fer et dans les centrales électriques, par rapport à 1919, n'est pas inférieure à 70 millions de tonnes (short tons). En pourcentage, elle représente 26,5 % pour les chemins de fer, par tonne kilométrique, et 20 % par voyageur kilométrique ; dans l'industrie électrique, 47,5 % au kwh. D'autre part, l'économie serait de 16,6 % dans la métallurgie pour la fabrication de la fonte. Pour l'ensemble des Etats-Unis, on la chiffre au total à 100 millions de tonnes par an.

Des progrès semblables ont été obtenus en France. A l'action privée, s'est jointe l'action officielle sous la forme d'une Commission d'utilisation du combustible, instituée par Décret du 14 mars 1920 et réunie, pour la première fois, le 30 mars 1920 (Annales des mines, 11^e série, tome XI, 1921, p. 354).

L'industrie houillère, cependant, aurait tort de se plaindre des progrès dans l'utilisation des combustibles, qu'elle a favorisés elle-même par une meilleure préparation de ses produits.

S'il est vrai qu'il en est résulté une diminution de la consommation de houille, il est non moins vrai que la diminution aurait été plus forte encore sans ces progrès. Pour le consommateur industriel, en effet, la part du combustible dans ses prix de revient a pu s'abaisser en proportion des avantages nouveaux et cette circonstance, en tout état de cause, a favorisé l'activité générale et la consommation de la houille. Elle a favorisé la houille aussi d'une manière relative, dans la concurrence avec le mazout et l'énergie hydroélectrique.

B. — LES PRODUITS DE SUBSTITUTION : LIGNITE ET BOIS.

De 127 millions de tonnes en 1913, l'extraction annuelle du lignite s'est élevée à 227 millions de tonnes en 1929.

Il s'agit, sans doute encore, d'un combustible minéral et ses progrès peuvent s'inscrire à l'actif de l'industrie minérale. Il n'empêche, cependant, que les pays producteurs ne sont pas les mêmes et que l'accroissement de l'extraction du lignite en Allemagne et en Europe centrale ou balkanique a diminué d'autant les besoins d'importation de ces pays en houilles britanniques ou d'autre provenance. Le commerce extérieur s'en est donc trouvé affecté.

Il se trouve également affecté par les efforts déployés dans les pays baltes pour développer l'utilisation du bois comme combustible. Les chemins de fer lettons, notamment, se sont assigné ce but.

C. — LE MAZOUT.

Nous avons noté, dans le chapitre précédent, l'avance du mazout contre la houille et, notamment, la généralisation de son emploi pour la chauffe des navires, qu'il s'agisse de la marine de guerre ou de la marine marchande.

L'avance du mazout apparaît comme une conséquence inéluctable du développement de l'aviation et de l'automobile, gros consommateurs d'essence. Les besoins en essence, en

effet, règlent la production du pétrole et le débit des raffineries. Or, la distillation et le raffinage du pétrole laissent un résidu d'au moins 40 % de gaz oil et de mazout. Ceux-ci s'écoulent comme sous produits, à n'importe quel prix. La distance seule, les grevant de frais de transports rapidement croissants, peut en limiter l'écoulement. Cette limitation ne jouait pas ou très peu, évidemment, pour la clientèle des navires.

Les réactions catalytiques sous haute pression, utilisées dans les fabrications synthétiques et qui peuvent également s'appliquer aux produits naturels du pétrole, permettront sans doute à l'avenir un meilleur rendement en essence. Le disponible en mazout sera réduit en proportion ; sa concurrence aussi.

Quoi qu'il en soit, pour le présent, le mazout a fortement entamé les positions du charbon dans la marine, et l'exportation houillère britannique en a fait les frais.

D. — LES FORCES HYDRAULIQUES.

Nous avons vu, au chapitre précédent, que l'économie de combustible due, depuis la guerre, à l'aménagement des forces hydrauliques est actuellement de l'ordre de 100 millions de tonnes par an.

Pour l'Italie, l'économie est de dix millions de tonnes par an. A sa suite, la Norvège, la Suède et la Suisse ont accompli également un gros effort pour équiper leurs chutes d'eau et suppléer, par ce moyen, au moins dans une certaine mesure, au manque plus ou moins absolu de gisements houillers indigènes.

5° Les facteurs d'aggravation et de persistance de la crise.

A. — LES INAPTITUDES ORGANIQUES DE L'INDUSTRIE HOUILLÈRE.

Déclenchée par le déséquilibre entre la capacité de production, portée certainement à plus de 1.700 millions de tonnes par an, et une consommation qui n'a pas dépassé 1.400 millions de tonnes à son maximum de 1929, puis a rapidement décru à moins d'un milliard de tonnes en 1932 (1), la crise ne pouvait pas, indépendamment de l'entraînement général, trouver un frein quelconque du côté de l'industrie houillère.

Inapte à prévoir, l'industrie houillère s'est révélée plus inapte encore à réagir ou à s'adapter.

Sa double inaptitude tient d'abord à son manque d'organisation sur une large base internationale. Dans beaucoup de pays même, une organisation nationale faisait encore défaut jusqu'en ces toutes dernières années.

Elle tient encore à la lenteur du rythme productif dans l'industrie houillère, lent à mettre en œuvre et lent aussi à ralentir. Nous savons que c'est précisément l'un de ses traits caractéristiques. Il entraîne cette conséquence qu'à une faible variation de la demande, dans un sens ou dans l'autre, correspond une forte hausse ou une forte baisse des prix. L'envolée des prix en 1929 ne correspondait qu'à une augmentation de la consommation de 6 à 7 %.

B. — LA BAISSÉ DES PRIX.

La baisse des prix, effet normal de la crise, en devient une cause d'aggravation, par un réflexe psychologique bien connu. On n'achète pas à la baisse. La demande se dérobe, insensible

1. Voir tableau, p 702.

au plus bas prix, parce qu'elle escompte toujours une baisse plus profonde.

Les consommateurs laissent s'épuiser leurs stocks et vivent au jour le jour.

C. — LES STOCKS.

Les stocks sont, comme la baisse des prix, un effet-cause de la crise. Nous l'avons suffisamment analysé dans la cinquième partie, au chapitre II. L'inflation des stocks sur le carreau des mines est un des plus gros obstacles au réveil de la demande. Leur diminution ne manquerait pas, au contraire de la ranimer très vite.

En termes de charbon, on estimait, au 31 décembre 1931, à environ 70 millions de tonnes, le total mondial des stocks sur le carreau des mines, dont 35 millions pour l'Europe :

Allemagne (Ruhr)	11.650.000 tonnes
Allemagne (Haute-Silésie)	818.000 —
Grande-Bretagne	10.000.000 —
France	4.461.000 —
Belgique.....	3.542.000 —
Pologne	2.634.000 —
Espagne	682.000 —
Sarre	586.000 —

D. — LE CHÔMAGE.

Le chômage jette des masses énormes de consommateurs dans le dénuement et devient ainsi une nouvelle cause d'accentuation de la crise et de restriction de la consommation.

Les diminutions d'effectifs et les chômages partiels, dont nous avons fait apparaître l'importance dans la III^e Partie, Chapitre II, indiquent assez de quel poids le chômage minier pèse dans l'ensemble.

E. — L'EXASPÉRATION DE LA CONCURRENCE.

La crise a été considérablement aggravée par une lutte effrénée entre les différents pays. Chacun a cherché à rejeter sur le voisin les effets de la crise et à maintenir ses propres débouchés. Pour y parvenir, les gros exportateurs ont eu recours au dumping sous toutes ses formes. En réaction, les pays menacés sur leur propre marché national, se sont défendus par des prohibitions et des élévations de droits.

La Grande-Bretagne et la Pologne, en particulier, se sont livrées à une lutte sans merci sur les marchés de la Baltique.

La destruction des forces productives rivales, l'hégémonie économique sont devenus des buts nationaux. L'intensité de la concurrence, les moyens mêmes qui ont été employés pour la servir, accusent le caractère politique de la crise. Ce ne sont plus seulement des industries qui sont aux prises les unes avec les autres, sur le plan économique, ce sont les Etats eux-mêmes, avec tous leurs moyens d'action budgétaires, monétaires, réglementaires, diplomatiques. La concurrence charbonnière a été non seulement aggravée par ces circonstances, mais dénaturée.

On s'est assigné, de part et d'autre, de véritables buts de guerre, assortis d'un vocabulaire guerrier. L'amour-propre national a joué. Les esprits se sont exaspérés.

On a perdu de vue les circonstances économiques, les faits nouveaux qui s'imposent à l'industrie houillère et plus spécialement qui limiteront à l'avenir les possibilités des pays exportateurs. On a prétendu que les droits des uns étaient violés par les autres, comme si un Etat pouvait avoir le droit d'en contraindre un autre à être son client. Après avoir elle-même désorienté le marché et faussé la concurrence, la Grande-Bretagne a protesté contre les défenses et réactions les plus légitimes. Elle les a jugées, avec indignation, discriminatoires et inéquitables à son endroit. Plus on use ses forces, plus on sonde son impuissance, et plus on devient nerveux, irritable.

Bref, l'esprit de guerre anime les Etats. Ce n'est pas dans ces dispositions qu'on peut envisager la fin de la crise.

F. — LE DÉSORDRE MONÉTAIRE.

Parmi les artifices qui ont le plus contribué à la persistance de la crise, il faut mentionner la tentative de la Grande-Bretagne d'accroître sa puissance de compétition par l'abandon de l'étalon-or. Que cela soit la cause de ceci, ou seulement sa conséquence, peu importe. Et d'ailleurs, une conséquence escomptée diffère-t-elle vraiment d'une cause ?

Cette circonstance a suffi en tout cas, pour rendre aux exportateurs britanniques le fallacieux espoir de reconquérir leurs débouchés sur le Continent, grâce à des prix artificiellement diminués de 30 %, du jour au lendemain. Une lutte plus sévère encore s'est engagée, mais l'offensive britannique s'est brisée contre un barrage universel de sauvegarde, rapidement dressé par les autres Etats, menacés non plus seulement dans leurs forces productives, mais jusque dans leurs fondements politiques et monétaires.

Le fait massif de la dépréciation de la livre n'en a pas moins bouleversé les conditions du marché et ajouté au désordre général.

G. — LA PERSPECTIVE D'UNE ENTENTE INTERNATIONALE.

Enfin, aussi paradoxale que cette observation puisse sembler, la perspective d'une entente internationale entre les producteurs, pour la régularisation du marché, incite les producteurs qui se croient en retard sur les autres, ou maltraités dans leurs « droits », à exercer une pression plus grande sur le marché.

Ils partent de cette idée qu'une entente consolidera nécessairement les positions acquises par les uns et les autres. Il faut donc pousser ses avantages propres, avant de lier conversation. C'est là tout le fond du raisonnement britannique.

On veut bien s'entendre, mais à condition qu'on reconnaisse les droits du charbon britannique à alimenter le marché mondial et, en attendant, on cherche à s'assurer le fait accompli.

La presse anglaise ne fait pas mystère de ses revendications. Dans son périodique du 6 mai 1932, le *South Wales Journal of Commerce* a rappelé la part qui revenait avant la guerre aux houilles britanniques dans l'approvisionnement de l'Europe Continentale, pays méditerranéens et Amérique du Sud. Elle était de 17 %. Elle est tombée à 9,9 % en 1931. C'est là l'injustice à redresser :

	Consommation totale	Fournitures britanniques	%
	(En millions de tonnes anglaises) (1.016 kg.		
1913	421	71,6	17,0
1925	395	49,5	12,5
1928	465	49,0	10,5
1929	510	59,0	11,6
1930	469	53,0	11,3
1931	424	42,0	9,9

Nos amis oublient toutes les raisons qu'ils ont fournies, eux-mêmes, au Continent de développer ses propres forces productives. Ils oublient que c'est spécialement à leurs dépens que devait se développer la vente du mazout, à quoi le Continent ne peut vraiment rien. Aurait-on tort aussi d'aménager les forces hydrauliques et de restreindre d'autant l'appel aux fournisseurs de l'extérieur ?

Tout esprit impartial doit nécessairement reconnaître, aujourd'hui, qu'à moins d'une augmentation rapide et très sensible de la consommation mondiale en charbon, augmentation impossible à prévoir pour le moment, l'appel aux fournisseurs de l'extérieur ne saurait être aussi important qu'autrefois.

Cependant, la Grande-Bretagne en conviendra-t-elle, ou faudra-t-il qu'elle s'y rende par lassitude, après avoir éprouvé son impuissance à renverser la situation, usé ses forces et celles des autres pays ? L'avenir d'une entente internationale est probablement dans cette question.

TABLEAU N° 55.

PRODUCTION MONDIALE EN COMBUSTIBLES MINÉRAUX
(Chiffres du Comité économique de la Société des Nations.)

Années	Houille	Houille et lignite (lignite en termes de charbon)
<i>(En millions de tonnes métriques)</i>		
Moyenne 1909-1913	1.099	1.134
1913	1.216	1.255
1920	1.171	1.216
1921	972	1.020
1922	1.049	1.099
1923	1.207	1.251
1924	1.192	1.241
1925	1.190	1.241
1926	1.182	1.234
1927	1.280	1.335
1928	1.250	1.309
1929	1.330	1.393
1930	1.213	1.266
1931	1.068	1.118
1932 (1)	980	1.020

1. Prévisions.

CHAPITRE II

Les remèdes.

SECTION I

LES REMÈDES GÉNÉRAUX ET LES DISPOSITIFS ÉTRANGERS

1° Les remèdes généraux.

Les causes générales de la crise appellent, par symétrie, des remèdes généraux :

Remèdes politiques apaisant les rivalités et garantissant la paix, d'où : détente des esprits, retour à la confiance, à la stabilité, à la sécurité et à la liberté des relations internationales, renaissance de l'esprit d'entreprise.

Remèdes sociaux restituant aux masses leur pouvoir d'achat et relevant le niveau général de vie, en proportion de la diminution des prix de revient, de manière à absorber le surplus ou les compléments nouveaux de la production, ainsi que l'a fort opportunément recommandé l'Institut International d'Organisation scientifique du Travail dans sa résolution du 4 juillet 1931.

Remèdes financiers restituant aux Etats, comme aux individus, leur pouvoir d'achat extérieur : règlement général des dettes extérieures suivant un plan d'ensemble tenant compte des possibilités économiques et notamment des courants d'échange indispensables à maintenir ; équilibre budgétaire par

la déflation des dépenses publiques ; stabilité monétaire assurant la sécurité des transactions, etc.

Sur le plan industriel et professionnel :

Remèdes organiques, techniques et commerciaux, en vue d'une meilleure organisation du travail. A l'idée de concurrence, il faut substituer l'idée de coopération et de coordination ; à l'anarchie, la notion d'ordre et de rationalisation.

A cette dernière catégorie de remèdes, se rattachent deux recommandations importantes de l'Institut International d'Organisation scientifique du Travail. Nous les reproduisons textuellement parce qu'elles sont tout particulièrement de circonstance pour le charbon :

« a) L'extension de la rationalisation au sein de chacune des branches industrielles ou agricoles où elles sont possibles, *des ententes entre producteurs* de nature à éviter les surproductions et les concurrences contraires au bon sens, à la condition que les intérêts des consommateurs seront sauvegardés par une publicité suffisante de l'activité de ces ententes :

b) L'étude scientifique basée sur une documentation internationale des procédés les plus rationnels de *distribution* et des *moyens d'information* les plus rapides pour faciliter à chaque entreprise l'adaptation de sa production aux besoins réels de la consommation. »

Tous ces remèdes gravitent sur des plans différents, autour de deux buts essentiels : l'Ordre et la Paix. L'Humanité en a le plus urgent besoin.

L'industrie houillère, elle-même, y aspire et ne manquera pas de bénéficier des mesures générales qui seront prises, en conformité avec ces buts, pour remédier à la crise. Cependant, un effort particulier d'organisation s'impose dans son cas, pour deux raisons principales :

1° Parce qu'elle a été plus fortement déprimée que les autres branches de l'activité, ainsi qu'il ressort de la comparaison des indices de la production, relevés depuis 1925, par le Service économique de la S.D.N., pour le charbon d'une part, les denrées alimentaires et les matières premières, d'autre part :

	Charbon et lignite	Denrées alimentaires et matières premières	Matières premières seules
1925	100	100	100
1926	99	100	102
1927	108	104	107
1928	106	108	112
1929	112	111	120
1930	102	107	110
1931	90	102	99

2° Parce que l'écart entre la capacité productive et la consommation en charbon est tel qu'il n'y a pas à attendre de l'augmentation normale de la consommation, une réduction prochaine de cet écart à des proportions inoffensives, lors même que la capacité de production n'accuserait plus de nouvelles augmentations.

Nous allons donc passer aux efforts d'organisation professionnelle, propres à l'industrie houillère, en examinant successivement :

les dispositifs étrangers,
le dispositif français,
l'entente internationale.

En nous limitant à ces sujets, nous ne perdrons pas de vue cependant qu'il y aurait lieu de compléter les ententes charbonnières par des ententes plus générales, coordonnant notamment l'emploi des diverses sources d'énergie.

2° Le dispositif allemand

S'il est vrai que l'organisation nationale est la condition préliminaire de l'organisation internationale, l'Allemagne peut se flatter d'avoir depuis longtemps déjà, mis en place son dispositif.

Ce dispositif résulte essentiellement de la loi sur l'économie charbonnière du 23 mars 1919 (*Reichskohlenwirtschaftsgesetz*) qui fait obligation aux exploitants de se grouper en Syn-

dicats. Le Ministre de l'économie d'Empire peut contraindre les dissidents et instituer d'office des syndicats à défaut d'accords volontaires. Les Syndicats sont groupés en une fédération nationale, ou *Reichskohlenverband*, dont nous connaissons les pouvoirs en matière de fixation des prix de vente. Au sommet de l'organisation, surveillant l'ensemble, la loi a placé un Conseil d'empire (*Reichkohlenrat*) où siègent, à côté des représentants des houillères, ceux de l'Etat, des ouvriers et des consommateurs.

Il existe actuellement, en Allemagne, dix syndicats de charbon et un syndicat du coke de gaz. Plusieurs sont antérieurs à la loi, tant celle-ci ne fait que confirmer une tendance spontanée à la coopération, propre au tempérament allemand. Il en est ainsi notamment pour le plus important d'entre eux, et de beaucoup, le *Kohlen Syndikat* d'Essen.

Les syndicats allemands constituent des cartels de producteurs assurés d'un débit proportionnellement à un chiffre de participation (*Beteiligung*), suivant des distinctions que nous avons déjà eu l'occasion de préciser, dans la cinquième partie, à propos du dumping allemand et du système de l'Umlage. Le Cartel est assorti d'un Comptoir de vente unique.

Le Kohlen Syndikat en fournit le prototype et son fonctionnement est assez connu pour que nous puissions nous dispenser de l'analyser davantage. Nous signalerons seulement sa prorogation récente jusqu'en 1942. Ce fait est de grande importance pour la stabilité du marché allemand et pour l'ouverture des négociations internationales.

Ainsi, l'organisation charbonnière allemande, sous le regard d'un Conseil national où sont groupés tous les intérêts, tend à prévenir les concurrences intestines et à assurer l'ordre sur le marché.

Mais cet ordre aurait pu être troublé par les importations. Ici encore, la loi en a pris soin. Le système des contingentements et licences, par la nécessité d'une autorisation pour les achats de devises, permet au gouvernement allemand de doser les importations, et nous savons, du reste, avec quelle rigueur

il en a usé. Le contingentement existe en Allemagne depuis 1919. Appliqué depuis 1923 aux charbons en provenance de la Lorraine, de la Sarre et de la Tchéco-Slovaquie, il a été étendu depuis 1925, sous forme de prohibition complète, aux charbons polonais. Les charbons anglais ont été contingentés, à leur tour, depuis la crise, malgré les protestations britanniques et les intercessions des importateurs de Hambourg.

3^o Le dispositif britannique : coal mines act 1930.

L'effort d'organisation de l'industrie houillère britannique est de date toute récente. Il n'a été entrepris que sous la pression des circonstances.

Le rapport de la Commission royale d'enquête de 1925, présidée par Sir Herbert Samuel, avait soigneusement relevé l'état d'infériorité dans lequel se trouvait, à cet égard, la Grande-Bretagne, par rapport aux autres pays producteurs. Le morcellement et l'éparpillement de la production entre un trop grand nombre de petites entreprises, sans cohésion et sans liaison, avait tout spécialement retenu l'attention de la Commission, qui y avait vu la cause des insuffisances d'équipement, des prix de revient trop élevés et d'une concurrence excessive entre les charbonnages britanniques.

Dès 1928, des plans volontaires de fusion, ainsi que de réglementation de la production et des prix (Marketing Schemes) s'élaboraient dans l'industrie. Au commencement de 1929, un projet de plan Central de coordination, pour l'ensemble de la Grande-Bretagne, était présenté par la Mining Association.

Le Coal Mines Act 1930, loi du 1^{er} août 1930, régit actuellement l'économie charbonnière britannique, après y avoir apporté des modifications fondamentales.

Il s'agissait, d'abord, de donner une satisfaction aux ouvriers. Ils obtiennent une diminution de la durée du travail d'une demi-heure par jour, de 8 heures à 7 h. 1/2, selon le mode de décompte anglais, tout en conservant l'intégralité de leur salaire

journalier. Mais, l'industrie houillère britannique n'était pas en état de supporter une augmentation de son prix de revient à la tonne. Le Coal Mines Act 1930 cherche la compensation, pour l'avenir, dans une réorganisation des charbonnages sur la base de larges fusions absorbant ou supprimant les petites entreprises à prix de revient anormalement élevé. Et pour l'équilibre immédiat, il attend, sinon une hausse des prix de vente, du moins un arrêt de leur baisse, d'une réglementation d'ensemble de la production et des prix.

Le Coal Mines Act 1930 rend obligatoires les syndicats de producteurs par bassin, réglemente la production, crée un organisme central de coordination, institue des prix de vente minima, par district et par catégorie de charbon : le tout sous le seul contrôle des producteurs et sans intervention directe de l'Etat.

Telles sont les grandes lignes de la loi. Leur énumération renverse l'ordre suivi par le texte de la loi, dans sa division en parties, mais elle est plus conforme à l'ordre logique de succession des idées.

* * *

Nous n'insisterons pas sur la diminution de la durée du travail, qui fait l'objet de la III^e partie de la loi. Nous avons précédemment fourni, à son sujet, tous les renseignements utiles, à propos de la question ouvrière.

La réorganisation des charbonnages fait l'objet de la II^e partie, qui institue spécialement une Commission, dotée de pouvoirs étendus, pour prendre l'initiative de fusions entre les entreprises, préparer les plans et aider à leur exécution. L'idée des fusions est la grande idée qui anime la loi, celle dont on attend une rénovation des conditions mêmes de l'industrie houillère britannique.

La Commission de réorganisation des charbonnages britanniques vient de publier en 1932 son second memorandum, qui nous éclaire, et sur les résultats des efforts entrepris, et sur la politique même des fusions.

Les fusions présentent des avantages techniques incontestables, mais de l'avis de la Commission, elles doivent surtout permettre d'arrêter certaines exploitations déficitaires et, par là, élever la puissance économique de l'ensemble. Il est vrai que ce sont précisément les différences de rentabilité entre les entreprises qui rendent financièrement les fusions difficiles, les entreprises prospères hésitant à prendre en charge des entreprises infériorisées. Ces difficultés ont fait avorter la fusion projetée entre toutes les houillères du Lancashire, ainsi qu'il a été déclaré, le 24 juin 1932, à l'assemblée générale de la Manchester Collieries Ltd, groupe le plus important du bassin.

Plusieurs formules financières ont été suggérées par la Commission pour aider aux fusions et tenir compte de la situation relative des entreprises. Elle considère que, dans certains cas, il serait suffisant de coiffer les entreprises par une holding ; pour d'autres, elle recommande des proportions non uniformes dans l'actif du complexe et l'attribution aux entreprises d'actions ou d'obligations de séries différentes.

Après douze mois d'expérience, la Commission maintient très fermement la nécessité des fusions et invite de nouveau les entreprises encore non fusionnées, à élaborer des plans volontaires, faute de quoi elle aura à exercer ses pouvoirs statutaires et à soumettre elle-même, au Board of Trade, les plans que la carence des exploitants l'obligera à établir, — tout en reconnaissant, d'ailleurs, que la sagesse interdit la précipitation.

Au sujet de la taille des complexes, la Commission considère maintenant une production annuelle de 10 millions de tonnes comme un optimum de la concentration, atténuant, sur ce point, les conclusions de son premier memorandum, qui suggérait de très grandes fusions, en six groupes seulement sauf à répartir les pouvoirs entre des directions techniques décentralisées et une direction générale, qui n'eût conservé que des attributions de coordination :

Répartition du débit entre les mines ;
Directives pour le développement du bassin ;
Contrôle de l'extraction ;
Direction financière.

Moins nombreuses seront les mains entre lesquelles reposera l'industrie anglaise, et d'autant plus faciles, pensait la Commission, seront, soit la lutte avec l'étranger, soit la conclusion d'ententes, si ce dernier moyen est jugé le meilleur.

La réorganisation des charbonnages britanniques, ainsi comprise et conduite, témoigne surtout d'un effort pour augmenter leur puissance de compétition et centraliser leur commandement, pour la paix « si elle est jugée meilleure, si non, pour la guerre. » Dans la III^e partie de l'ouvrage, chapitre IV (1), nous avons enregistré les résultats acquis et vu, notamment, que la concentration des entreprises dans le Sud du Pays de Galles est d'ores et déjà pratiquement achevée.

Mais, il était impossible, lors du vote de la loi, de compter sur des fusions immédiates, leurs effets d'ailleurs ne pouvant se faire sentir qu'avec retardement. Or, il était urgent de porter remède au désordre, à la surproduction et à l'avilissement du prix de vente, pour permettre à l'industrie houillère britannique de supporter l'augmentation des frais de main-d'œuvre consécutive à la diminution de la durée du travail.

A défaut d'un abaissement rapide des prix de revient par le jeu des fusions, on espérait rétablir l'équilibre sur les prix de vente, par la *réglementation de la production, de l'offre et de la vente de la houille* (I^{re} partie de la loi). Mais, comme on pensait aussi, alors, que la réglementation deviendrait inutile, une fois les fusions réalisées, la loi en a limité la durée d'application au 31 décembre 1932 (art. 10). Une nouvelle loi l'a prorogée jusqu'en 1937.

La réglementation comporte un plan central (scheme) et 21 plans de district, respectivement établis par un Comité

1. Page 209.

central et des Comités exécutifs de district. Les Comités ne comprennent que des propriétaires de mines, à l'exclusion de toute représentation des ouvriers ou des consommateurs.

L'objet des plans est double : limitation de l'extraction par la définition de *quotes*, ou contingents d'extraction ; fixation de *prix minima*.

Le Comité central fixe l'extraction maxima de chaque district, avec faculté de révision. Le Comité exécutif de district, de son côté, fixe à chaque mine son chiffre de participation, éventuellement pour chaque sorte de charbon. Toute mine a ainsi un tonnage standard, qui est un chiffre maximum. L'extraction autorisée, suivant les circonstances du moment, s'en déduit par un coefficient que la loi appelle *quote*.

Quant aux *prix minima*, ils sont fixés pour chaque sorte, par les Comités de district. Ils s'imposent aux propriétaires de mines, pour toutes leurs ventes, sauf les cessions en faveur des ouvriers.

L'application des plans est contrôlée par des Comités d'investigation, à chaque échelon : comité central et comités de district. Des représentants des ouvriers et des consommateurs y siègent à côté des exploitants. Les Comités d'investigation ont le droit d'en appeler au Board of Trade, s'il leur apparaît que l'intérêt général n'est pas respecté.

Enfin, la quatrième partie institue un Conseil national industriel des houillères, composé de 17 membres, à la nomination du Board of Trade, dont six membres choisis parmi les exploitants et six autres parmi les ouvriers, après consultation des groupements syndicaux correspondants.

Commentant l'économie de la nouvelle loi anglaise, dans un article paru dans le *Berg Hütten und Salinen-wesen* de 1931, le Bergrat Keyser a fort bien fait ressortir la différence essentielle, signe des temps, qui sépare la loi anglaise de 1930 de la loi charbonnière allemande de 1919. Tandis que celle-ci fixe des *prix maxima*, ayant eu surtout en vue la défense des consommateurs, celle-là fixe des *minima* pour protéger les

producteurs. De 1919 à 1930, les préoccupations se sont renversées.

Une autre différence importante entre les deux types d'organisation est à retenir. La loi allemande est fondée sur l'affiliation obligatoire à un syndicat de vente ; la loi anglaise vise surtout aux fusions d'entreprises. En Grande-Bretagne, l'affiliation au syndicat est bien obligatoire, pour la réglementation de la production, mais il n'y a pas de syndicat de vente ; les propriétaires des mines restent libres de vendre leurs produits, à la seule condition d'observer les prescriptions des plans de district.

A vrai dire, l'industrie houillère n'en était pas au même stade dans les deux pays. En Allemagne, les entreprises étaient déjà concentrées en 1919, tandis qu'en Grande-Bretagne, elles ne l'étaient pas encore en 1930. En Allemagne, il n'y avait plus à espérer des fusions un abaissement notable des prix de revient et l'on n'avait à se préoccuper que de la police du marché. La Grande-Bretagne, au contraire, pouvait se proposer les deux objectifs à la fois. D'où la différence des moyens.

C'est à ce propos que la Commission de réorganisation des charbonnages, répondant à une objection qui lui était adressée, constatait que la constitution des syndicats de vente n'aurait pas pour effet de rendre inutile la généralisation des fusions, le maintien des prix de vente, visé par les premiers, n'ayant rien de commun avec l'abaissement des prix de revient, visé par les secondes.

Le tableau n° 56 permet d'apprécier les résultats d'exploitation de l'industrie houillère britannique sous le nouveau régime. Malgré la diminution de la durée du travail d'une demi-heure par jour en 1931, par rapport à 1930, les prix de revient n'ont pas augmenté. Les mesures de réorganisation des charbonnages édictées par la nouvelle loi ont certainement contribué à cet équilibre. Mais la réglementation de la production et des prix s'est révélée impuissante à conjurer une nouvelle baisse des prix de vente.

Temporairement relevé à 9 d. 04 par tonne, durant le pre-

mier trimestre, contre 4 d. 24 de moyenne, en 1930, le bénéfice fait place à un déficit pour les deuxième et troisième trimestres 1931. L'abandon de l'étalon-or a redressé la situation. Le gain est de 7 d. 06 pour le quatrième trimestre 1931, au lieu d'une perte de 2 d. 05 pour le trimestre précédent. Il est encore de 6 d. 46 pour le premier trimestre 1932. Mais, dès le deuxième trimestre 1932, le déficit réapparaît sous la double influence d'une hausse des prix de revient et d'un tassement plus profond des prix de vente, tassement de 30 % d'une année à l'autre, en valeur-or.

Ainsi, quels que soient les mérites du Coal Mines Act 1930 et quel qu'ait été pour elle, le stimulant apporté par la baisse de la livre, la situation de l'industrie houillère britannique n'a pu être améliorée de façon durable. La crise est trop grave et trop universelle pour qu'un pays puisse, de ses propres forces, s'y dérober. L'insuccès même de l'expérience britannique, pour le présent, nous enseigne qu'il faut chercher la solution ailleurs, dans une entente internationale et dans des remèdes généraux susceptibles de provoquer un retour à la confiance et une reprise dans toutes les branches d'activité.

Cette solution, en tout cas, n'est pas dans un nouveau palliatif. Il faudrait dénoncer comme tel l'institution de nouvelles subventions, si le gouvernement britannique devait donner suite à la résolution adoptée à Cardiff, le 18 juin 1932, par la Fédération des mineurs du sud du Pays de Galles, réclamant précisément l'institution d'un prélèvement afin de subventionner le commerce houiller britannique, « comme étape vers la réalisation d'un contrôle international de la production et de la distribution de la houille. »

Après ces critiques, reconnaissons toutefois que les réformes introduites ou amorcées par le Coal Mines Act 1930, ont deux conséquences importantes :

1^o L'industrie houillère britannique conserve pour l'avenir l'avantage d'un abaissement des prix de revient ;

2^o Désormais dotée d'une organisation nationale, elle est en mesure d'entamer utilement des pourparlers avec les organi-

sations similaires des autres pays, en vue d'une entente internationale.

TABLEAU N° 56.
RÉSULTATS D'EXPLOITATION
DE L'INDUSTRIE HOUILLÈRE BRITANNIQUE
De 1930 à 1932.
(Par tonne disponible pour la vente, tonne de 1.016 kilos.)

	Ensemble des districts		Résultat bénéfice + perte — (1)
	prix de revient net (1)	prix de vente	
	sh. d.	sh. d.	d.
Moyenne 1930	13 9,75	14 2,0	+ 4,24
1 ^{er} trimestre 1931 ..	13 6,19	14 3,23	+ 9,04
2 ^e — ..	13 11,10	13 9,76	— 1,34
3 ^e — ..	14 0,14	13 10,09	— 2,05
4 ^e — ..	13 6,08	14 1,14	+ 7,06
1 ^{er} trimestre 1932 ..	13 6,26	14 0,72	+ 6,46
2 ^e — ..	13 9,99	13 8,08	— 1,91

4^o Le dispositif belge.

Comme la Grande-Bretagne, la Belgique a profité de la crise pour rationaliser l'industrie houillère, mais, ici, le libre accord des exploitants a rendu superflue toute intervention de la loi.

On y observe plusieurs fusions de charbonnages, ainsi que l'organisation de services commerciaux communs. Mais la réalisation la plus importante, pour la police du marché et les tractations internationales, a été la création, en 1929, du *Comptoir belge des charbons industriels*.

L'ordre sur le marché intérieur est garanti contre les offensives du dehors, ainsi qu'en France, par un système de con-

1. Sans les charges financières : moyenne 5 d par tonne et 9 d environ pour le Pays de Galles.

tingentements et de licences. Toutefois, le système repose sur un accord direct entre les industries allemande et belge, périodiquement révisable (1).

5° La convention houillère polonaise.

L'effort de la Pologne est tout particulièrement intéressant. Les dirigeants des houillères polonaises ont fait preuve du meilleur esprit de coopération, en face de problèmes ardu, et mis sur pied une organisation très originale par certains côtés, et qui peut, à maints égards, servir d'exemple.

La Convention conclue à Katowice le 28 février 1931, pour une durée minima de trois ans, susceptible de tacite reconduction pour deux années supplémentaires, marque le couronnement d'une série d'accords partiels et régionaux, en vigueur depuis 1925. La Revue *The Polish Economist* lui a consacré une analyse, dans son cahier de mai 1931, reproduite par la *Revue de l'Industrie Minérale*, numéro du 15 juin 1931.

La *Convention houillère polonaise* exerce son autorité sur les organisations régionales et se substituerait aux ententes régionales qui viendraient à disparaître.

Elle fixe aux charbonnages des contingents de vente et contrôle toutes les transactions concernant les ventes à l'intérieur, ainsi que les exportations terrestres.

Pour toutes ces ventes, elle fixe également des prix minima. Les houillères sont tenues d'en imposer le respect aux premiers intermédiaires. On remarquera cette addition qui prévient des combinaisons trop habiles.

Non moins saines sont les stipulations relatives à la classification des houilles. Cette classification est du ressort exclusif de la Convention. Le nombre des sortes est réduit à dix : quatre pour les menus, six pour les autres produits. Il est interdit de produire d'autres sortes ou de les vendre sous des désigna-

1. *Supra*, page 613.

tions trompeuses. Nous voudrions voir tous les producteurs s'inspirer de dispositions aussi sages et aussi simples, soulignant par cette remarque les critiques que nous avons déjà présentées au sujet de la classification française.

Les organes de la Convention sont un Comité exécutif élu pour un an et qui ne peut statuer qu'à l'unanimité ; l'Assemblée générale qui, suivant la nature des questions, doit prendre ses décisions à la majorité simple, à une majorité de 85 à 90 % ou à l'unanimité.

Le seul agent de direction de la Convention est l'administrateur-délégué, nommé à l'unanimité par le Comité exécutif et révocable à la majorité simple. L'importance du rôle de l'administrateur-délégué est accrue par un cumul. Il exerce, en effet, les mêmes fonctions dans la Société anonyme à responsabilité limitée, constituée par les houillères adhérentes à la Convention.

Cette Société a le contrôle le plus complet sur la Convention. Elle est, en outre, habilitée à représenter les intérêts des houillères polonaises. Elle traite, en leur nom, les marchés de fournitures avec les gros consommateurs (chemins de fer, administration). Elle négocie les ententes internationales.

La caractéristique du dispositif polonais tient dans le double organe, Convention et Société anonyme, cette dernière prolongeant utilement le rôle de la première dans le domaine commercial, et dans le cumul des fonctions d'administrateur-délégué des deux organes par une même personnalité. Ce dispositif place ainsi dans une même main des possibilités d'action rapide, étendue, efficace.

Une des premières actions qu'ait tentées la Convention a été de réorganiser le commerce du charbon sur le marché intérieur. Son but principal est de réduire les prix de vente au détail et de favoriser, de cette façon, l'augmentation de la consommation. Dans tous les pays, il y a beaucoup à faire dans ce domaine, quand on ose l'entreprendre. La Convention estime pouvoir y parvenir en créant des bourses de charbon,

où les prix de vente seront cotés et portés à la connaissance du public.

L'expérience sera intéressante à suivre. Elle pourra être féconde, mais elle nécessitera des précautions, notamment celle de débarrasser le marché des coalitions de spéculateurs professionnels.

En 1932, l'action des pouvoirs publics est venue rejoindre, encadrer et, en partie, absorber celle qui relevait jusqu'ici exclusivement de l'initiative privée des exploitants.

Après la chute de la Livre, non seulement les exportations maritimes polonaises subirent une contre-offensive du charbon britannique, mais on vit aussi ce charbon pénétrer jusqu'en Posnanie. Pour sa politique des devises, le gouvernement polonais tenait, plus encore que les houillères elles-mêmes, au maintien du volume des exportations. Il leur imposa l'obligation d'adhérer à une Centrale d'exportation, alimentée par un prélèvement sur la production, selon les modalités que nous avons exposées dans la V^e partie, chapitre IV, p. 551.

En même temps, l'Etat polonais étendit son contrôle à l'ensemble de l'économie charbonnière polonaise.

Le décret du 7 avril 1932 confie ce contrôle au Ministre du Commerce. D'accord avec le Ministre des Finances, il aura le droit d'interdire l'importation et l'exportation du charbon, en tout ou partie. De lui-même, il aura le droit de créer des groupements d'exploitants et de fixer le montant des cotisations à prélever par ces groupements. Il réglera la vente du charbon à la population et dans les différents centres industriels. Il fixera les prix de vente.

6^o Les plans américains.

La question de l'intervention de l'Etat dans l'organisation de l'industrie houillère américaine, a été longuement débattue lors de la troisième Conférence de Pittsburgh, du 19 au 21 novem-

bre 1931. M. Coste, Ingénieur au corps des Mines, en a rapporté une relation que la *Revue de l'Industrie Minérale* a publiée, dans son numéro du 15 mars 1932. La nécessité d'une entente entre les producteurs admise, comme aussi celle d'une aide extérieure, on se divisa sur les conditions de celle-ci, qui prônant une intervention totale, qu'une intervention moyenne ou modérée. Un Comité de coordination présenta à la séance de clôture divers plans, tous à tendance nettement interventionniste.

Cependant, sans attendre l'intervention des pouvoirs publics, la *National Coal Association*, groupant des houillères représentant ensemble la moitié environ de la production charbonnière américaine, faisait adopter en décembre 1931, par ses adhérents, un plan dit plan de *stabilisation-type* en vue d'une action commune. Des plans locaux ont été aussitôt élaborés en conformité avec le plan-type, mais leur mise en application s'est heurtée au Sherman Act et autres lois antitrust. On essaie actuellement de provoquer une décision de justice sur le cas du groupe des Apalaches. Suivant la décision qui interviendra, les autres plans seront exécutés ou abandonnés.

Les principes directeurs du plan-type de la *National Coal Association* sont les suivants :

- Contrôle de la production ;
- Vente par l'intermédiaire d'agences de district ;
- Fixation par les exécutifs des Comités de la classification des charbons, ainsi que des prix et des conditions de vente ; étude des frais de vente ;
- Développement de la publicité par les agences de district ;
- Coopération avec les détaillants pour la solution des problèmes communs, mais élimination des organismes inutiles ;
- Fusions : la constitution des agences de vente de district est considérée comme un premier pas dans ce sens, suffisant pour le moment.

En dehors du plan de la *National Coal Association*, diverses autres propositions ont été faites. La *Revue Coal Age*, de février 1932, les a publiées et comparées.

Parmi les plus importantes, il faut citer la proposition de loi présentée par le Sénateur Davis et le représentant Kelly.

Partisans de l'intervention totale de l'Etat, ses auteurs y affirment des tendances socialistes qui ont provoqué de vives critiques au Parlement.

SECTION II

LE DISPOSITIF FRANÇAIS. LES CONVENTIONS DE DÉBIT

Nous avons placé le dispositif français à la suite des autres dispositifs nationaux, parce qu'il est l'un des derniers en date et que sa comparaison avec les dispositifs étrangers s'en trouvera facilitée.

Comme dans tous les pays à la fois producteurs et importateurs, l'ordre sur le marché intérieur a nécessité deux actions conjuguées : l'une au regard de l'importation et l'autre au regard de la production nationale.

1^o Les mesures d'ordre à l'égard des importations.

En instituant le contingentement, suivant les modalités que nous avons analysées dans la V^e partie, Chapitre VI, les Pouvoirs publics ont imposé l'ordre aux importations, par la procédure administrative, à défaut du libre accord des volontés. Cet ordre, nous l'avons vu, est, d'ailleurs, tout aussi bien conservatoire à l'égard des productions étrangères qu'à l'égard de la production française. Il prépare les voies à une entente internationale, précisément parce qu'il tend à stabiliser les positions de chacun, dans un juste équilibre.

Au reste, si l'absence d'un accord avec la Grande-Bretagne a rendu nécessaires des mesures d'autorité à l'égard de tous, il ne faudrait pas supposer qu'on se soit heurté partout à la même impossibilité d'une entente contractuelle. Quelques réalisations intéressantes, quoique locales et fragmentaires, avaient pu aboutir déjà.

Dans cet ordre d'idées, il faut citer, une entente intervenue en 1928, entre les mines du Nord et du Pas-de-Calais et les importateurs de charbon anglais, pour la vente des charbons pour foyers domestiques, ainsi que des briquettes, dans dix-sept départements de l'Ouest de la France. Cette entente a été personnifiée par la création d'un organisme commun de répartition des tonnages, le Comptoir des charbons classés et agglomérés (C.C.C.A.).

De même, chaque année, depuis plusieurs années, les mines du Nord et du Pas-de-Calais prennent contact avec les mines belges, pour l'examen en commun des conditions de vente des charbons de foyers domestiques dans le nord de la France et la région parisienne. Cette réunion traditionnelle porte le nom de « Convention des gailleteries ». Elle ne comporte que des échanges de vues, sans conclusions formelles et sans sanction.

Du côté de l'Allemagne, la Convention d'Essen a fixé un tonnage maximum pour l'importation des charbons allemands dans la région de Strasbourg.

2^e Les mesures d'ordre à l'égard de la production nationale.

Un effort d'organisation et de discipline collective s'imposait également à la production nationale. Mais le champ de cet effort se trouvait d'avance limité à l'action commerciale.

Au contraire des houillères britanniques, en effet, les houillères françaises n'avaient plus à rechercher dans la réorganisation même de l'industrie, dans les fusions, le remède à des négligences techniques et à un éparpillement anarchique de la production. La prédominance de la grosse entreprise, la concentration du travail, l'outillage mécanique largement développé, assuraient déjà aux houillères françaises tout ce que d'autres attendent aujourd'hui, pour l'abaissement de leurs prix de revient, d'une rationalisation tardive. Parce que nous n'avons plus cette marge — encore assez copieuse pour la

Grande-Bretagne — faudrait-il regretter d'avoir précédé nos voisins dans la voie du progrès ?

Mais il restait et il reste encore fort à faire sur le plan commercial.

A l'exception près du bassin de la Moselle, où sa réalisation se trouvait d'ailleurs facilitée par le très petit nombre des entreprises, l'industrie houillère française ignore le comptoir de vente et a laissé à chaque entreprise son autonomie commerciale presque intacte. Cette organisation par et pour la liberté, qu'on a plutôt tendance aujourd'hui à considérer comme un manque d'organisation, reflète la traditionnelle répugnance du tempérament français, imbu d'individualisme, à se soumettre à une discipline collective.

Cependant, les circonstances faisaient impérieusement sentir le besoin d'une coordination pour éviter les concurrences intestines, contraires au bon sens, et mettre de l'ordre dans la distribution du charbon. Car le désordre n'est profitable à personne, hormis les spéculateurs professionnels et certains intermédiaires. Il est nuisible, à coup sûr, pour l'ouvrier, que des déplacements de tonnages trop importants, d'une mine à l'autre ou d'un bassin à l'autre, condamnent ici au chômage, sans réembauchage ailleurs, quand encore la trop forte dépression des prix, sous l'effet de la concurrence, n'entraîne pas partout une égale restriction de débit et une égale démobilisation du personnel. L'intérêt même du consommateur est dans la stabilité des conditions, bien davantage que dans des variations de prix à dents de scie, laissant la hausse à sa charge, tandis que le plus clair du profit des « coups de fusil » est accaparé par des intermédiaires, dont le nombre, sinon la qualité, s'accroît toujours en période de crise. Tous ces inconvénients sont bien connus.

Pour y remédier, pour ajuster convenablement l'offre à la demande, le débit de la production aux besoins de la consommation, on avait le choix entre les divers systèmes que proposait l'expérience de l'étranger :

Comptoir de vente, type Kohlen Syndikat, ou concentration

absolue de l'action commerciale entre les mains d'un organisme unique, régulateur des ventes et de la production ;

Convention type Pologne, plus souple dans la forme, mais n'en impliquant pas moins une subordination des exploitants envers un organisme central, investi d'un véritable commandement sur la politique des ventes, avec l'assistance d'une société commerciale qui reçoit le monopole des ventes aux gros consommateurs ;

Plans central et de districts britanniques, respectant l'autonomie des entreprises, après fixation des quotes et des prix minima.

Mais, même les plus modérés de ces systèmes paraissaient encore trop entreprendre sur la liberté pour qu'ils fussent reçus en France. Il faut nécessairement compter avec l'opinion de son pays et de son temps pour tenter une œuvre constructive. Or, aussi bien chez les producteurs que chez les consommateurs, les esprits n'étaient nullement préparés à accepter, même sous couleur de rationalisation, une concentration effective des moyens qui, pour les uns, eût signifié une abdication intolérable, pour les autres, une coalition pleine de menaces. C'est affaire d'éducation, donc de temps.

On s'en tint raisonnablement à une formule qui ménage les susceptibilités, qui est donc viable sans cesser pourtant d'être opérante. Elle apparaît dans les deux Conventions de débit que nous allons analyser, la seconde surtout, plus générale et plus caractérisée.

3^o La convention de débit du 29 mai 1931.

A la suggestion du gouvernement, les houillères françaises négocièrent entre elles une première convention, signée le 29 mai 1931, pour une période de douze mois, à compter du 1^{er} juillet 1931.

La Convention a équilibré le débit des mines dans trente-six départements du Centre et du Midi. Deux départements supplémentaires furent compris dans la zone, par avenant du 31 juillet 1931.

Les mines ont été réparties en trois groupes : Nord, Est (Moselle), Centre et Midi, et chacun de ces groupes a accepté de contingenter son débit dans la zone considérée, en fonction du tonnage écoulé en 1929-1930, choisi comme standard. Le contingentement s'est effectué au moyen de coefficients différents pour les mines du Centre et du Midi, d'une part, les mines du Nord et celles de la Moselle, d'autre part.

En période de sous-consommation,* le coefficient est plus avantageux pour les mines du Centre et du Midi, assurées ainsi d'une préférence à l'encontre des bassins extérieurs, dans une zone considérée comme leur aire naturelle de vente. En période de forte consommation, la préférence au profit des bassins locaux cesse et le coefficient favorise, au contraire, l'expansion des bassins extérieurs.

Par ce moyen, les intérêts des consommateurs sont sauvegardés, puisque les possibilités de concurrence augmentent en même temps que les besoins et font donc frein à l'élévation des prix de vente.

Le contingentement institué le 29 mai 1931 est, dans son principe, un contingentement volontaire, librement exécuté par chaque groupe de bassins, sous sa responsabilité, sans sanctions en cas de dépassement. L'éventualité de sanctions n'était pas cependant absolument écartée, mais jointe à l'examen des modalités complémentaires pour un arrangement ultérieur.

4° La convention du 15 avril 1932.

Au cours de nouveaux pourparlers, d'octobre à décembre 1931, les houillères décidèrent d'élargir le cadre de la Convention du 29 mai 1931 à l'ensemble du territoire national. Cet élargissement a été réalisé par la Convention paraphée le 15 avril et signée le 19 mai 1932, pour une première période de douze mois à compter du 1^{er} avril 1932, renouvelable par tacite reconduction d'année en année.

Le but du contingentement est d'équilibrer l'activité des différents bassins en fonction d'un coefficient national unique, chaque bassin bénéficiant toutefois d'une protection particulière, dans son aire naturelle de vente, ou protection de zone.

Les modalités sont les suivantes :

Les houillères françaises et sarroises forment trois groupes, la Sarre ayant adhéré à l'accord, mais n'intervenant que pour la fraction de ses ventes qui s'effectuent en France :

- Nord et Pas-de-Calais (groupe du Nord).
- Moselle et Sarre (groupe de l'Est),
- Centre et Midi.

Sont comprises dans le contingentement, toutes les expéditions commerciales des mines en produits marchands, à l'intérieur du territoire national, sauf la zone côtière du Calvados aux Basses-Pyrénées, laissée hors contingentement.

Suivant leur destination, les tonnages expédiés par les mines sont répartis entre quatre zones géographiques A, B, C, D, et une zone fictive R.

La zone A correspond à la zone d'influence du groupe du Nord. Elle s'étend sur 16 départements, de la frontière belge à la Loire moyenne, englobant tout le Nord, Paris et Rouen.

La zone B correspond à la zone d'influence du groupe de l'Est : 8 départements de part et d'autre des Vosges, en comptant le territoire de Belfort pour un département.

La zone C, avec 41 départements, correspond à la zone d'influence du groupe du Centre et du Midi.

La zone D, comprenant d'une part, 6 départements entre A et B, d'autre part, 4 départements entre A et C, est considérée comme également accessible aux charbons des diverses provenances françaises, sans préférence pour aucun bassin à l'encontre des autres.

La zone fictive R groupe, indépendamment de toute considération géographique, les tonnages livrés, d'une part, aux grands réseaux de chemins de fer, d'autre part, aux usines à gaz et aux secteurs électriques du département de la Seine.

Une fiction de même nature fait rattacher à la zone A, les tonnages de coke expédiés par le groupe du Nord aux hauts fourneaux situés dans la zone B.

Le décompte des tonnages est effectué en termes de houille, coke et agglomérés étant convertis aux coefficients respectifs 1,30 et 0,92. Le lignite compte pour 0,60.

Pour chaque groupe, le tonnage de référence est égal à la moyenne de ses expéditions de 1929 et 1930. Le débit courant doit être réglé de telle sorte qu'il représente pour tous les bassins le même taux par rapport au tonnage de référence. C'est le principe même du contingentement, mais sa réalisation offre ici la particularité qu'aucun coefficient n'est imposé d'avance et qu'on tend simplement vers l'équilibre par des approximations successives. Nous préciserons la méthode.

Pour aider les houillères à régler elles-mêmes leur activité et leurs opérations commerciales, en conformité avec les principes du contingentement, deux sortes de mesures ont été prévues : le renseignement qui guide et la compensation qui corrige.

1° L'Office de Statistique des houillères (O.S.H.) indique à chaque exploitant, pour chaque mois, dans le plus court délai, la situation de ses livraisons par avances et retards ;

2° Des compensations en tonnage sont recherchées, notamment auprès des gros consommateurs de la zone R.

Le contingentement offre encore cette particularité qu'il opère à deux degrés. On s'efforce d'adapter le débit total de chacun des groupes au coefficient national, sans distinction entre les zones ; c'est le contingentement national. On s'efforce ensuite de réaliser le contingentement à l'intérieur de chacune des trois zones A,B,C, afin d'assurer une protection particulière au groupe local ; c'est le contingentement de zone, pour les zones dites protégées.

Si, dans une zone protégée, un groupe extérieur a livré en excédent de sa part, il payera au groupe intérieur protégé, une indemnité par tonne en excédent. Le taux de l'indemnité est triplé pour les dépassements constatés par rapport au coef-

ficient national et les versements se cumulent. Des règlements ont lieu chaque trimestre, et les règlements définitifs, en fin d'exercice.

Les organes de la Convention sont, en premier lieu, les mines elles-mêmes. Elles restent maîtresses de leur activité, sans partage avec aucun superorganisme. Mais, libres, elles sont responsables et responsables parce que libres, de la loyale exécution des engagements collectifs, pour ce qui concerne chacune d'elles en particulier.

Le Comité de gestion, chargé de l'application de la Convention, n'est investi d'aucun commandement. Composé de 10 membres, un président et trois membres par groupe, il ne peut prendre de décisions qu'à l'unanimité, sauf arbitrage, et sur de simples questions d'interprétation ou d'exécution : détermination des tonnages de référence, décompte des sommes à verser.

L'Office de Statistique des houillères (O.S.H.) gère la Caisse centrale.

Le caractère exceptionnel de la Convention est accusé par les pouvoirs donnés au Comité de gestion — dont le rôle en l'espèce serait tout négatif — de résilier ou de suspendre la Convention. Elle pourra être résiliée à toute époque, par vote unanime, si les houillères se trouvent dans des conditions leur paraissant de nature à ne pas en justifier le maintien. Elle pourra être suspendue si, pendant deux trimestres consécutifs, le coefficient national est demeuré supérieur à 100 %, ou, en d'autres termes, si le débit revient au niveau de 1929-1930.

5^o Appréciation et tendances.

L'économie de la Convention de débit peut se résumer en quelques principes :

1^o Pas de comptoir de vente, pas même de cartel fixant d'avance une quote ferme à chaque participant.

2^o Aucune action directe sur les prix, ni sur la distribution

du charbon, ni sur l'organisation commerciale du marché, mais simple effort pour équilibrer l'activité des différents groupes de mines, les uns par rapport aux autres.

3° Pas de contingentement à proprement parler, mais simple tendance à le réaliser par des approximations.

4° Pas d'organisme nouveau se superposant aux entreprises. Chacune de celles-ci reste libre et responsable de son action.

5° Caractère exceptionnel et transitoire de l'organisation.

Comparé aux systèmes étrangers, le système français est bien celui de la moindre contrainte. A certains égards, il peut même paraître timide et insuffisant. Mais, pour juger de l'effort, il ne faut pas perdre de vue le point de départ, avec ses données psychologiques.

Des contingences nombreuses conditionnaient la tentative. Il ne fallait pas les heurter mais les concilier. La Convention de débit a l'indiscutable mérite d'y être parvenue, avec une grande souplesse, tout en réalisant entre les producteurs le minimum de discipline indispensable.

Elle dote désormais l'industrie houillère française d'un dispositif national qui équilibre l'activité des trois groupes de bassins et lui permettra de conduire des négociations avec les organisations similaires de l'étranger, comme d'assurer éventuellement, pour ce qui la concernera, l'exécution d'un accord international.

Ces résultats sont d'importance. Ce n'est pas les sous-estimer que se demander, cependant, si, à l'avenir, les houillères françaises ne devront pas donner plus de cohésion à leur dispositif, en renforçant l'action collective. Il est de nombreux domaines, en effet, où cette action pourrait être vraiment efficace :

1° Meilleure adaptation du débit de la production aux besoins de la consommation, par des prévisions et un programme d'ensemble à longue échéance ;

2° Meilleure répartition des commandes entre les mines, en fonction de leur situation géographique et de leurs aptitudes naturelles. Par le jeu de cette répartition, possibilités de spé-

cialisation de certaines mines dans la préparation ou l'élaboration des combustibles ;

3^o Normalisation de la production ; classification des sortes.

4^o Rationalisation des transports ; formation de trains complets au départ des mines, par la concentration des commandes pour une même région de destination ; régularisation des transports fluviaux ; amélioration des gares par la création de gares centrales ; organisation des transports maritimes pour l'exportation ou le littoral métropolitain ;

5^o Assainissement du marché intérieur et encouragement à la consommation, par l'organisation des ventes en accord avec les négociants, la publicité des tarifs assurant la sincérité des transactions et l'abaissement des prix de détail ; lutte contre la spéculation et les majorations abusives de la part de certains revendeurs ; suppression des intermédiaires inutiles ;

6^o Ententes nationales avec les principaux groupements de consommateurs ; constitution de stocks dans les régions éloignées des mines et notamment dans les centres accessibles par voie d'eau intérieure ou par voie maritime ;

7^o Action internationale.

Si la crise a fait sentir la nécessité de l'action collective, nous voudrions que l'application de la Convention de débit apporte la preuve de ses possibilités et de son utilité, aussi bien pour les producteurs que pour les consommateurs, et qu'ainsi, elle apparaisse non comme un expédient temporaire, ni comme ces pauvres saints qu'on cesse d'honorer sitôt passé le péril, mais au contraire, comme une première étape dans la voie de la coopération nationale, au sens le plus large, tant entre les producteurs qu'entre ceux-ci et les consommateurs.

Ces vues, nous y insistons, n'embrassent que la distribution du charbon et le plan commercial. Elles respectent l'autonomie des entreprises pour tous les problèmes intérieurs, concernant la production et la conduite générale de l'affaire.

Il est sans doute prématuré d'envisager l'étape suivante et la forme qui pourra éventuellement lui être donnée. Nous ne pensons pas, toutefois, qu'on puisse, sans transition, passer au

comptoir de vente unique. Il y aurait plutôt avantage à s'inspirer de l'organisation polonaise et à mettre sur pied une Société des houillères.

6° L'action des pouvoirs publics

Certains se sont demandé si l'heure n'était pas venue d'envisager, dans l'organisation de l'économie charbonnière française, une intervention plus poussée de la part de l'Etat. Le groupe parlementaire socialiste notamment, a repris l'idée de la création d'un Office national des charbons, dont les grandes lignes ont été exposées par M. Henri Cadot, sénateur, maire de Bruay, dans un article publié en avril 1932 par *l'Echo du Nord* et reproduit par la *Journée Industrielle*, dans son éditorial du 3-4 avril 1932.

Nous ne pensons pas qu'on puisse trouver dans cette voie un remède utile à la situation. L'économie socialiste changerait la nature du mal ; elle ne le guérirait pas. L'Etat, certes, a un rôle essentiel à jouer, mais ce rôle a ses limites, et le lourd appareil administratif ne serait pas pour faciliter les adaptations que les temps nouveaux réclament de l'industrie houillère. Le libre accord des producteurs ouvre, à notre avis, des perspectives autrement fécondes, si l'Etat les favorise par des mesures qui sont normalement dans ses attributions : la protection et l'assistance. Mais il doit protéger et assister sans asservir.

Les déclarations faites le 5 juillet 1932, à la tribune du Sénat, par M. Margaine, sous-Secrétaire d'Etat aux Travaux publics, au nom du ministre, M. Daladier, en réponse aux interpellations de MM. Cadot et Soulié, montrent d'ailleurs qu'il n'est pas dans les desseins actuels du gouvernement de tenter une aventure. Le gouvernement, à bon escient, attend bien davantage des résultats de l'entente internationale et des mesures d'assistance facilitant l'écoulement du charbon français sur le marché national.

C'est à la suite de ces déclarations que le Ministre des Travaux publics a adressé à ses collègues des différents Départements ministériels, la circulaire leur signalant l'intérêt que présente, sous certaines conditions, l'emploi du coke pour le chauffage des établissements et bâtiments publics, et l'effort qui doit être accompli pour étendre le champ d'utilisation des combustibles français, « dans tous les cas où le légitime souci de soutenir l'activité économique du pays s'accorde avec celui de réaliser d'opportunes économies ».

SECTION III

L'ENTENTE INTERNATIONALE ENTRE PRODUCTEURS

Presque tous les experts, patrons et ouvriers, qui ont exposé leurs vues à Genève, devant le Comité économique de la Société des Nations, en 1928, avaient prévu, dès cette époque, que seule une entente internationale pouvait mettre de l'ordre dans la production et la vente du charbon, et que seul, l'ordre dans la production et dans la vente permettrait à l'industrie de s'établir sur des bases financières saines ou d'user pleinement des découvertes et des méthodes scientifiques modernes, sans qu'il en résulte des répercussions qui en contrebalanceraient les avantages (1).

C'est avec non moins de conviction dans son efficacité que, sur un plan plus général, l'Institut international d'Organisation scientifique du Travail, suggérerait la conclusion d'ententes internationales, dans sa résolution du 4 juillet 1931, à Genève, recommandant :

« Que des ententes internationales, formes ultimes de la rationalisation entre les professions ou entre les nations elles-mêmes, permettent à celles-ci de maintenir, par des procédés de contingentement ou de licence, moins contestables que la constante élévation des droits de douane, les

1. Rapport préliminaire du Comité économique de la S. D. N., Genève, 12 avril 1928.

productions même médiocrement constituées qu'elles estiment indispensables à leur équilibre.

« Qu'ici encore, la rationalisation, en conseillant les formes les plus variées et les plus souples de la composition des forces, apporte elle-même le remède aux inconvénients qu'elle peut faire naître et offre les meilleurs instruments de défense, de collaboration ou de développement. »

Retenons l'idée de la composition des forces.

Mais l'organisation internationale suppose deux conditions primordiales : un état d'esprit favorable, laissant entrevoir des possibilités d'accord sur les grandes lignes, et l'existence préalable de dispositifs nationaux capables de garantir l'exécution de l'accord.

Le nombre relativement restreint des pays intéressés doit faciliter la tentative d'organisation. En effet, six ou sept pays européens seulement ont à se mettre d'accord, soit par ordre d'importance de leur production : le Royaume Uni, l'Allemagne, la France, la Pologne, la Belgique et les Pays-Bas, aux quels on peut encore ajouter la Tchéco-Slovaquie (lignite). A eux sept, ils représentent la quasi-totalité de la production européenne (U. R. S. S. exceptée). Les Etats-Unis ont, dans une large mesure, une économie indépendante et n'entrent qu'exceptionnellement en compétition avec l'Europe. De toute manière, d'ailleurs, il vaut mieux compter sur leur abstention.

Les dispositions conciliantes ne font aucun doute dans la plupart des pays et le seul obstacle vraiment sérieux qui se soit opposé jusqu'ici à la conclusion d'un accord, provient de la Grande-Bretagne, qui persiste à se considérer comme la victime des événements et ne trouve pas dans la répartition actuelle des ventes sur le marché mondial une base équitable de négociations. Nous avons déjà classé cet état d'esprit parmi les causes aggravantes de la crise actuelle.

Pourtant, des voix autorisées n'ont pas manqué à plusieurs reprises, même en Grande-Bretagne, de s'élever en faveur d'une entente. M. A. W. Archer, président et animateur du plan des Cinq Comités, insistait particulièrement, le 16 septembre 1930, dans le supplément commercial du Daily Telegraph,

sur la nécessité d'une telle entente pour la paix industrielle. Il la croyait déjà possible, en dépit des grandes différences de mentalité et de traditions. »

« Je ne sous-estime pas les difficultés qu'il faudra vaincre d'ici-là. Mais l'ère de la libre concurrence disparaît peu à peu et l'on ne saurait désormais se soustraire à ce fait évident que l'efficiencia et la prospérité ne peuvent plus résulter que de méthodes de coopération.

C'est des cinq Comités d'ailleurs qu'est sorti le premier essai pratique d'une entente internationale, Les délégués de la Central Collieries Commercial Association avaient rencontré les représentants des houillères polonaises, une première fois à Berlin, en septembre 1929, puis à Londres, les 9 et 10 janvier 1930. Le projet élaboré, à base d'entente sur les prix d'exportation, avait prévu des pourparlers ultérieurs pour agréger à l'entente les autres bassins exportateurs britanniques, ainsi que Kohlen Syndikat.

Mais les difficultés que rencontra l'industrie houillère britannique en 1930 éloignèrent les possibilités. Passant en revue les événements de 1930, le *Colliery Guardian*, du 2 janvier 1931, écrivait en effet : « En ce qui concerne un accord houiller international, relatif aux débouchés, à conclure avec l'Allemagne et la Pologne, toute tentative faite en ce moment pour lier le commerce houiller britannique d'exportation à des conditions qui permettraient à nos concurrents de capitaliser les gains de débouchés qu'ils ont réalisés, grâce à des circonstances adventices ou grâce à notre propre sottise, équivaldrait sans contredit au désastre d'une industrie qui est d'une importance vitale pour notre peuple »,

A l'invitation des houillères britanniques, une Conférence réunit cependant à Londres, le 30 septembre et le 1^{er} octobre 1931, les représentants des sept principaux pays producteurs, en vue d'élaborer un plan d'organisation internationale. Mais, nous n'avons pas eu de chance, constatait M. Cuvelette, l'un des négociateurs français, devant l'assemblée générale des Mines de Lens, à Lille, le 13 juin 1932 :

« Nous avons pris le train pour Londres à peu près à l'époque où le gouvernement britannique abandonnait l'étalon-or et diminuait, par conséquent, de 30 % à peu près, le prix de tous ses produits. Les Britanniques nous aiment beaucoup, mais ils nous aiment moins que leur intérêt, et moins que leur intérêt considéré même de façon étroite... Ils se sont dit : voilà une aubaine, un levier incomparable pour reprendre nos positions ; nous voulons coûte que coûte reconquérir notre situation de grand fournisseur de charbon en France. »

Il n'empêche que trois mois plus tard, après une consultation d'experts organisée à Genève, les 11 et 13 janvier 1932, le Comité économique de la S. D. N. évoquant dans son rapport au Conseil de la S. D. N. le souvenir de la Conférence de Londres, croyait pouvoir se féliciter d'avoir eu l'impression qu'alors la difficulté d'ordre psychologique résultant du trouble apporté par les rapides variations monétaires, avait pu être dissipée. C'est à tort, semble-t-il, poursuit le rapport, que dans quelques milieux on était disposé à croire que les avantages au moins temporaires, pouvant faire escompter à certains exploitants des gains de tonnage exceptionnels, atténueraient l'intérêt avec lequel ces exploitants envisagent l'idée d'une entente internationale.

A force de parler d'entente, on est parvenu à acclimater l'idée dans les esprits.

D'ailleurs, d'octobre 1931 à janvier 1932, la Grande-Bretagne avait eu le temps de voir les autres pays répondre à l'artifice par l'artifice, s'organiser, renforcer leurs barrières pour s'opposer à l'envahissement des marchés par les charbons britanniques. Et par conséquent, les représentants britanniques pouvaient, en janvier 1932, s'être déjà débarrassés des illusions qu'avait fait naître la baisse de la Livre. Il était normal ainsi qu'à Genève, les dispositions psychologiques des experts fussent plus favorables à une entente internationale que trois mois auparavant, à Londres.

Après les soubresauts de 1931, la perspective d'un accord paraît plus nette, car insensiblement, par conviction ou par lassitude, l'opinion s'impose chez tous que la seule issue réside

désormais dans l'entente internationale. La meilleure préparation des esprits est donc près de réaliser aujourd'hui la première condition d'un accord.

La deuxième est d'ores et déjà remplie par la mise en place des dispositifs nationaux. Les exposés des paragraphes précédents montrent, dans le détail, le chemin parcouru à cet égard depuis 1929, en Grande-Bretagne, en Pologne et en France.

Aussi les experts réunis à Genève, les 11 et 13 janvier 1932, ont-ils pu constater, et le Comité économique de la S. D. N., lui-même consigner dans son rapport, que l'idée d'entente est en marche et qu'on aperçoit mieux qu'en 1929 les lignes générales suivant lesquelles l'entente pourrait s'établir.

De l'avis du Comité de la S.D.N., les nombreuses mesures d'Etat qui, à présent, s'opposent à la libre circulation du charbon ne semblent pas constituer un obstacle aux accords. Pour certains experts même, les deux choses sont intimement liées : une entente internationale permettant d'établir un certain équilibre dans les conditions de la concurrence trouverait son corollaire dans une adaptation des mesures protectionnistes ou restrictives. C'est l'évidence même. En France, le contingentement administratif n'a été institué qu'à défaut d'un contingentement contractuel ; que celui-ci se réalise et celui-là disparaîtra.

Une distribution « policée et rationnelle » des tonnages disponibles acceptée par tous, sur le marché international, ferait connaître à chaque groupe national de producteurs dans quelle mesure il serait admis à alimenter la consommation générale, celle de son pays et celle des autres Etats. Le Comité de la S.D.N. ne précise pas si une préférence serait reconnue à chaque groupe national pour l'approvisionnement de son propre marché, mais il va de soi que cette préférence ne pourrait être refusée parce qu'elle est pour chaque Etat un attribut de sa souveraineté.

De ces mesures d'ordre, le Comité de la S.D.N. attend des avantages immédiats :

Sachant où il en est, chaque producteur pourrait régler son extraction et s'appliquer à augmenter ses débouchés en facilitant de nouvelles consommations, sans avoir à mener une âpre concurrence contre les autres producteurs.

De plus, tout antagonisme cessant, les industries pourraient coopérer pour la recherche de nouveaux emplois du charbon, ainsi que pour toute activité intéressant tous les producteurs de charbon, comme c'est déjà le cas en certains domaines organisés, tels que l'aluminium.

Touchant la procédure, le Comité de la S.D.N. constate d'abord en 1932 une différence par rapport à 1929, qu'il juge essentielle. En 1929, beaucoup d'experts étaient d'avis qu'une entente internationale ne pourrait être édifiée que pierre par pierre. Des accords locaux, spontanés et libres, éliminant les concurrences les plus irrationnelles, devaient apporter des matériaux pour les fondations d'un accord général. En 1932, on vise immédiatement l'accord général.

A notre avis, cette différence de but ne correspond pas à une nouvelle conception. Elle tient compte, seulement et très logiquement, des événements accomplis depuis quatre ans. A défaut d'accords locaux, spontanés et libres, l'ordre a été établi là où il devait l'être, par voie d'autorité. Cet ordre s'impose aujourd'hui comme un fait, en attendant la sanction contractuelle qui aurait dû l'instituer et qui ne fera plus que le ratifier. La nécessité d'accords locaux n'est donc plus la même et l'on peut d'emblée envisager aujourd'hui l'accord général. Les matériaux pour les fondations de celui-ci n'en existent pas moins, car ces matériaux ne devaient pas être fournis par la seule preuve d'accords locaux mais bien par la situation dérivée de ces accords, présumée stable et ordonnée. Des situations analogues ont été créées, autrement il est vrai, mais peu importe leur cause, du moment qu'elles existent, qu'elles sont stables et ordonnées : ce sont là les vrais matériaux. Sur ces fondations, l'édifice peut s'élever ; il sera solide.

Toujours au sujet de la procédure, le Comité de la S.D.N.

recommande que la conduite des négociations et la conclusion des accords restent « entre les mains des personnes qui doivent exécuter les accords et en porter la responsabilité directe ». Il lui a paru, en effet, que la question, par elle-même, était déjà assez complexe pour ne pas la compliquer davantage par la présence d'intérêts trop variés au cours des pourparlers.

Mais, lorsque les pourparlers auront pris forme, les gouvernements seront informés des grandes lignes des accords éventuels et il leur appartiendra alors de les juger « du point de vue de tous les facteurs intéressés de l'économie nationale : travail, consommation, transport, »

Le Comité de la S.D.N. écarte aussi toute intervention directe de sa part dans les négociations : il se bornera à les suivre attentivement et à user de son influence pour les orienter. Pour cette mission, il retient comme « compétente et adéquate » la composition actuelle du Comité d'experts où sont représentés à la fois les gouvernements, les propriétaires de mines, les ouvriers, ainsi que les pays consommateurs.

La présence des pays consommateurs s'explique aisément : un accord international entre les pays gros producteurs de charbon ne saurait les laisser indifférents. Dans une grande mesure, ils ont plutôt tiré avantage des circonstances de la crise. Mais ils craignent qu'à l'avenir, la limitation de la production n'entraîne une élévation de prix. L'Italie, principale puissance consommatrice en dehors des pays gros producteurs, s'est faite l'interprète de ces craintes.

Les experts producteurs y ont répondu en insistant sur l'intérêt commun des producteurs et des consommateurs d'obtenir la stabilité des prix. La tendance à la hausse, si elle se manifestait, trouverait d'ailleurs immédiatement des correctifs dans la diminution de la consommation, la concurrence du charbon américain, celles de l'énergie hydroélectrique et du pétrole, sans compter que les pays à la fois producteurs et importateurs sont d'eux-mêmes tenus de ménager les consommateurs. On envisage aussi une documentation et une publicité appropriées,

qui, éclairant l'opinion, feraient frein moral à tout abus. Enfin, la présence d'un délégué italien dans les consultations de la S.D.N. complète les garanties données aux pays consommateurs.

Le rapport du Comité économique de la S.D.N. a été soumis au Conseil de la S.D.N. qui, le 28 janvier 1932, a pris la résolution suivante :

« Ayant pris connaissance du rapport du Comité économique sur le problème du charbon.

Constate avec satisfaction les progrès accomplis en vue de l'organisation nationale de la production dans les différents pays intéressés et l'existence de perspectives encourageantes d'une solution prochaine de ce problème sur le plan international.

Invite le Secrétariat Général à communiquer le dit rapport à tous les gouvernements, en leur signalant l'importance que présentent ces tendances dans la grave situation actuelle.

Fin 1932, les perspectives restent également encourageantes et la situation également grave. Cependant, le pas décisif, dans la voie de l'organisation internationale de l'industrie houillère, n'a pas encore été franchi.

Conclusions.

A plusieurs reprises au cours de l'exposé, en fin de chapitre ou en fin de partie, nous avons présenté des conclusions sur l'objet particulier de ce chapitre ou de cette partie. Nous tenterons à présent de nous élever à des vues plus générales et, embrassant l'ensemble, d'exprimer une opinion sur l'état actuel et les tendances de l'économie charbonnière.

Il faut reconnaître le gros effort accompli par l'industrie houillère française depuis la guerre, d'abord pour la remise en état des mines sinistrées, puis pour développer ses forces productives. Elle a réussi à surmonter de grandes difficultés, comme celle du recrutement de la main-d'œuvre. Elle a tiré tout le parti possible de la rationalisation, doté la mine d'un équipement moderne, mécanisé l'outillage, généralisé l'emploi de l'électricité dans les travaux souterrains, apporté des soins nouveaux à la préparation des combustibles et à leur élaboration dans des usines-annexes : cokeries, usines d'agglomération, centrales électriques, usines chimiques, de plus en plus nombreuses.

De tels efforts ont été profitables à tous. A l'ouvrier, ils ont valu des conditions de travail et de vie plus favorables : moindre durée du travail, allègement des tâches grâce au machinisme, majorations de salaires, amélioration du logement, développement de l'assistance et des œuvres sociales. A l'Etat, ils ont permis de lever des contributions d'un montant annuel

de 400 à 500 millions de francs, montant supérieur aux rémunérations du capital. Au consommateur, ils ont apporté des suppléments de tonnage pour servir ses besoins croissants, avec une proportion toujours plus grande de produits classés et calibrés, mettant fin à la crise des prix que l'insuffisance même de la production nationale avait entretenue en 1919 et 1920.

Un capital investi de douze milliards de francs, un personnel à l'effectif normal de 300.000 ouvriers, correspondant à une population minière de 8 à 900.000 âmes, une participation, pour les deux tiers environ, à l'approvisionnement en combustibles du marché français, situent, économiquement et socialement, l'importance substantielle de l'industrie houillère dans le cadre national. Il est superflu d'ajouter ce que lui doivent les autres industries, fournisseurs, transporteurs ou consommateurs, qu'elle fait vivre ou qu'elle féconde. Par ses données positives et par le caractère de première nécessité qui s'attache à la nature même de ses produits, l'industrie houillère française apparaît ainsi comme un des éléments essentiels de l'activité du pays et de sa sécurité économique.

A moins de nier, tout à la fois, l'existence des Etats, la solidarité de fait qui s'institue entre les divers intérêts nationaux, en face des problèmes extérieurs, et les rapports qu'ont nécessairement, les uns avec les autres, les facteurs économiques, sociaux, monétaires, on ne peut raisonnablement contester le droit, pour un Etat moderne, d'avoir une politique économique et d'en sauvegarder les fondements organiques. L'industrie houillère a évidemment sa place parmi les assises permanentes sur lesquelles repose l'ordre économique français.

A son allure de marche de 1929-1930, soit au niveau de 55 millions de tonnes par an, l'industrie houillère française est normalement capable de couvrir les deux tiers des besoins de la consommation charbonnière française. Peut-on normalement, pour l'avenir, envisager davantage ? C'est discutable. Mais, s'il est parfaitement admissible, nécessaire parfois, de

faire appel à l'importation, en période de grande activité générale, pour couvrir les pointes de la consommation, il doit être également admis qu'en période de dépression, les importations doivent être restreintes, proportionnellement au moins à la diminution de consommation.

A la part incompressible des importations, correspondant à l'alimentation des régions côtières ou à la fourniture des sortes que les mines françaises ne produisent pas en suffisance, s'oppose la part incompressible de la production nationale. Passé une limite, les restrictions de débit et les compressions de personnel désorganisent la production et entament irrémédiablement sa capacité pour l'avenir. De conjoncturel, le mal devient organique ; l'équilibre économique du pays s'en trouve gravement menacé.

Nous ne reprendrons pas les arguments qui permettent d'apprécier la valeur relative des importations et de la production au regard de l'économie nationale. Nous pensons avoir suffisamment établi la supériorité de la production notamment au point de vue de l'emploi de la main-d'œuvre. Au reste, à travers les sophismes, le bon sens du paysan est là pour nous guider. On s'adresse au voisin pour l'appoint, après avoir consommé ce que l'on peut sans peine se procurer chez soi en cultivant son champ. Mais nous pensons aussi que la préférence à la production nationale n'exclut pas les autres considérations et qu'en définitive, il s'agit de composer et d'harmoniser un ensemble de forces, bien plutôt que de paralyser certaines d'entre elles. L'idée de la composition des forces dans l'intérêt national doit ainsi se substituer à l'idée de concurrence dans un but égoïste.

Sur le plan national, l'idée de la composition des forces conduit à la notion de la coopération. Coopération au sens le plus large, entre l'Etat et l'industrie privée, entre tous les facteurs de la production, naturellement associés, entre l'industrie extractive et les autres industries. Nous avons noté, dans cette voie, des tendances et aussi des résultats intéressants qui pourront se développer. Les ententes entre l'industrie houil-

lère et l'industrie métallurgique, avec la collaboration de l'industrie des transports, en offrent un des meilleurs exemples. Il n'est pas impossible, non plus, qu'on puisse trouver bientôt une solution à l'antagonisme des mines et des ports maritimes, dans l'acheminement par mer des charbons français.

L'autarchie économique n'est critiquable que dans ses excès. Ce n'est pas un excès que de chercher à développer les relations intérieures d'une communauté, en réaction contre les excès contraires. Les événements internationaux se chargent d'ailleurs de nous enseigner, chaque jour davantage, que les nations sont des réalités avec lesquelles il faut compter.

Ce n'est pas non plus adhérer au protectionnisme que réclamer l'assistance de l'Etat dans des circonstances exceptionnelles. En temps normal, l'industrie houillère française est parfaitement viable sans protection, témoin le développement qu'elle a pris d'elle-même, depuis la guerre, malgré l'ingratitude relative des gisements, la situation excentrique des deux principaux bassins, malgré aussi les facilités de pénétration accordées aux charbons étrangers. En d'autres termes, si l'industrie houillère demande aujourd'hui à ne plus être séparée de la communauté à protéger, c'est pour corriger les exagérations mêmes du protectionnisme et de l'interventionnisme, et non pour consacrer, à son profit, un état de chose artificiel.

L'industrie houillère française a subi, en effet, ce désavantage singulier, de travailler sans protection dans un milieu industriel et agricole, lui, par contre, fortement protégé. Elle en a subi directement la conséquence dans ses prix de revient, et, après avoir épuisé la marche des perfectionnements techniques, dans l'impossibilité de comprimer ses prix de vente au niveau, toujours plus bas, d'une concurrence qui pratique systématiquement le dumping, avec l'appui direct ou indirect des gouvernements. Au contraire de ses concurrents, elle n'a bénéficié, depuis la crise, d'aucune facilité de transport.

Le contingentement a paré au péril le plus grave en mettant un frein à l'envahissement du marché français par les

charbons étrangers. En l'instituant, le gouvernement français n'a fait que suivre ou précéder les mesures analogues prises par les autres Etats, également soucieux de se défendre contre les mêmes dangers, devenus particulièrement sensibles à partir du 21 septembre 1931, date de l'abandon de l'étalon-or en Grande-Bretagne. Mais le contingentement n'a agi que sur les quantités. Il n'a pas remédié à la crise des prix, effondrés de 30 % avec la dévalorisation du sterling et maintenus au plus bas.

L'année 1932 s'achève en pleine dépression. La production mondiale de 1932 tombe au niveau d'un milliard de tonnes, en baisse de 30 % sur son maximum de 1929. La production française rétrograde à 47 millions de tonnes, contre 55, et la consommation à 70, contre 90. Les stocks se maintiennent à plus de 4 millions de tonnes. Le chômage sévit partout, le short time ajoutant ses effets à ceux des compressions d'effectifs.

Aussi sombre qu'apparaisse la situation actuelle, l'espoir n'a pas disparu.

A défaut d'indices d'amélioration immédiate et durable, on peut voir poindre à l'horizon des possibilités d'entente internationale, qui remédierait à la surproduction charbonnière, en attendant que des circonstances générales plus favorables déterminent une véritable reprise de l'activité.

L'année 1932 a éprouvé, en effet, les ultimes tentatives de la concurrence. Elle les a découragées. Aux attaques les plus audacieuses, comme l'offensive britannique à la faveur de la dévalorisation de la livre, se sont opposés des barrages énergiques qui leur ont fait échec. Par lassitude ou par conviction, les esprits en viennent à présent à un désir d'ordre et de paix, qui est la meilleure préparation à une entente.

Que cet esprit gagne les autres branches de l'activité, qu'à l'idée de concurrence se substitue enfin peu à peu, insensiblement, l'idée de solidarité et de coopération, et l'on pourra alors édifier, sur les malheurs du temps présent, un ordre nou-

veau qui, par la confiance universelle, rouvrira les voies à la prospérité.

Les mesures prises dans chaque pays, pour des buts en apparence égoïstes, n'en apportent pas moins aussi leur part à l'œuvre constructive de demain. Le contingentement a imposé l'ordre où il n'y avait que désordre. Il eût sans doute été préférable que cet ordre résultât d'accords contractuels, mais l'essentiel est qu'il existe. Les accords qui auraient dû l'instaurer viendront le ratifier. De même, l'organisation professionnelle de l'industrie houillère, sur le plan national, apparaît bien comme une condition essentielle et préalable, aujourd'hui enfin réalisée, de l'organisation sur le plan international.

Les dispositifs nationaux sont donc en place dans les principaux pays, les dernières tentatives de la concurrence ont échoué et les esprits inclinent davantage vers la conciliation. Voilà les vrais matériaux pour une entente internationale ; ils sont désormais à pied d'œuvre. L'année 1932 a vu s'accomplir cette tâche ingrate, mais indispensable ; puisse 1933 entamer hardiment la reconstruction.

L'année 1932 a marqué, en particulier, pour l'industrie houillère française une étape importante dans l'organisation professionnelle sur le plan national. Par la Convention de débit du 15 avril 1932, les houillères ont accepté un minimum de coordination et de discipline collective pour la régularisation du débit de la production. La Convention corrige les tendances trop individualistes et parfois anarchiques qui avaient prévalu jusqu'ici. Nous saluons cet événement, présage d'un esprit nouveau et peut-être l'amorce d'un effort commun plus poussé.

Nous avons énuméré les buts qu'une action commerciale collective pouvait se proposer utilement. Ce sont autant de perspectives fécondes. Il est indéniable, en particulier, qu'un effort reste à entreprendre pour la distribution rationnelle du charbon, à moindres frais et à l'avantage réciproque du produc-

teur et du consommateur. Une organisation commerciale sur une base nationale pourra seule y pourvoir. Nous écartons toutefois, la solution étatiste que présentent les groupes parlementaires S.F.I.O. parce que le domaine commercial est certainement le moins apte à des expériences de ce genre. Mais nous pensons que la conciliation des intérêts pourrait très bien être trouvée, avec les adaptations nécessaires, dans une formule de collaboration du type de l'Office des Houillères sinistrées.

En développant son action collective dans le domaine commercial, l'industrie houillère prolongera les efforts de rationalisation qu'elle a déjà appliqués au domaine de l'exploitation technique. Les économies sur les frais entre la mine et le consommateur, qu'on peut attendre encore d'une rationalisation de la distribution, auront ce double avantage de stimuler la consommation, à qui elles profiteront, et de permettre au charbon français de soutenir plus loin la concurrence contre le charbon importé. L'initiative privée aura dès lors accompli ce qui dépendait d'elle pour favoriser l'écoulement de la production.

A l'Etat restera le soin d'améliorer les conditions générales, dans ce qu'elles ont d'anormal à l'égard de l'industrie houillère. Il lui appartiendra notamment de poursuivre l'amélioration des transports, en remédiant à la grande misère des canaux qui desservent les mines et en achevant la construction du Canal du Nord. Il lui appartient aussi de combattre la vie chère, en réduisant l'écart exagéré que les indices laissent apparaître entre les prix de détail et les prix de gros, sans mettre autrement en cause le régime protectionniste. Ce sont, en effet, les prix de détail qui commandent les salaires et, par ceux-ci, les prix de revient. La baisse des prix de détail, simplement en proportion des prix de gros, devrait permettre une réduction des prix de revient, donc des prix de vente du charbon, ou tout au moins, si l'on ne modifiait pas les salaires, une augmentation du pouvoir d'achat de l'ouvrier. L'une ou l'autre conséquences, les deux à la fois, si elles étaient conju-

guées, apporteraient, sans conteste, un encouragement à la consommation et, partant, un stimulant d'activité appréciable pour la production.

Telles sont les conclusions qui nous semblent plus spécialement s'imposer aujourd'hui à l'industrie houillère française, indépendamment de la contribution que notre pays doit à l'œuvre de la reconstruction internationale.

Vu : le Président de la thèse,
WILLIAM OÜALID.

Vu : le Doyen,
J. BERTHÉLÉMY.

Vu et permis d'imprimer :
le Recteur de l'Académie de Paris,
S. CHARLÉTY.

BIBLIOGRAPHIE

I. — OUVRAGES GÉNÉRAUX SUR LE CHARBON.

- D'ARMONNEL. — L'Office des Houillères sinistrées du Nord et du Pas-de-Calais et les Charbons de Réparations. Ed. Jouve, Paris, 1933.
- Bureau International du Travail. Une enquête sur les mines de charbon. F. Maurette (1928).
- Les salaires et la durée du travail dans les mines de charbon (1928).
 - Les salaires et la durée du travail dans l'industrie du charbon en 1929 (Revue Internationale du travail, mai 1931).
- FABRE (Robert). — Le conflit minier britannique de 1926. Imprimerie Théolier, Saint-Etienne, 1928.
- LAUNAY (Jacques). — L'évolution comparative des charges de l'industrie française. Librairie générale de droit et de jurisprudence. Paris, 1931.
- MOURTÉ (F.). — La question de l'organisation internationale de l'industrie charbonnière. Thèse, Paris, 1929.
- OLLIVIER. — La politique du charbon. Félix Alcan, 1922.
- Report of the Royal Commission on the Coal Industry, Londres, 1926.
- SIMIAND (F.). — Le salaire des ouvriers des mines de charbon en France (Société nouvelle de librairie et d'édition, Paris, 1907).
- Société des nations. Le problème du charbon. Rapport préliminaire du Comité économique, 12 avril 1928.
- Société des Nations. Rapport du Comité économique, janvier 1932.

II. — OUVRAGES SPÉCIAUX ET MONOGRAPHIES.

Se rapporter aux notes bibliographiques et renvois dans le corps de l'ouvrage.

III. — REVUES, PÉRIODIQUES ET STATISTIQUES.

*France.**Annales des Mines.*

Comité central des Houillères de France :

Annuaire.

Rapports annuels à l'Assemblée Générale.

Bulletin périodique.

« D.O.C. » (Société de documentation industrielle), 35, rue Saint-Dominique à Paris :

Bulletin quotidien.

Société d'études et d'information économiques, boulevard Saint-Germain, Paris :

Bulletin quotidien (1).

L'Europe Nouvelle, quai d'Orsay, Paris :

Bulletin hebdomadaire (1).

Industrie Minérale (Revue de l'), Saint-Etienne et Paris :

revue bi-mensuelle.

Journal des Charbonnages, 17, rue Le Peletier, Paris.

Ministère des Travaux Publics :

Statistique annuelle de l'industrie minérale et des appareils à vapeur.

Rapports annuels des Ingénieurs en chef chargés des arrondissements minéralogiques.

Nord charbonnier, à Lille :

Revue hebdomadaire.

Guide des Houillères du Nord et du Pas-de-Calais (Annuel).

Syndicat central des négociants importateurs de charbons en France :

Annuaire.

Etranger.

ALLEMAGNE : Glückauf, Essen, Revue bimensuelle.

Bergwerks-Zeitung, Essen, quotidien.

Reichskohlenverband, rapport annuel.

Verein für die bergbaulichen Interessen ; rapport annuel.

SARRE : Bergmannskalender.

1. Voir notamment IV^e partie, chap. III, les n^{os} concernant les négociations internationales.

GRANDE-BRETAGNE : Board of Trade; rapport annuel du Secrétaire aux Mines.

Colliery Guardian, hebdomadaire.

Daily freight register, quotidien.

South Wales Journal of Commerce, quotidien.

ETATS-UNIS : Coal Age (revue).

NOMENCLATURE DES PRINCIPAUX TABLEAUX

TROISIÈME PARTIE. — *La production nationale*

N ^o du tableau	Titres	Page
1.	Production comparée des principaux pays	174
2.	Commerce extérieur des principaux pays.	177
3.	Production française de 1830 à nos jours.	185
4.	Production par arrondissements minéralogiques.	189
5.	Production des principaux bassins de 1880 à 1931.....	190
6.	Répartition des houilles par variétés.....	194
7.	Fabrication du coke dans les houillères.....	237
8.	Fabrication des agglomérés dans les houillères.....	241
9.	Produit des redevances (1929).....	264
10.	Répartition des produits de l'industrie houillère en 1931.....	280

QUATRIÈME PARTIE. — *La question ouvrière*

11.	Ouvriers étrangers dans les mines.....	297
12.	Répartition par emplois des personnels français et étranger. .	297
13.	Personnel. Dénombrement par arrondissement minéralo- gique en 1930-1932.....	305
14.	Personnel. Moyennes annuelles 1910 à 1930	306
15.	Les reclassements professionnels en Grande-Bretagne	313
16.	Rendement. France entière et principaux bassins.	352
17.	Rendement. France et principaux pays.	353
18.	Salaires fixés par les conventions collectives	360
19.	Salaires moyens par arrondissement minéralogique.	362
20.	Pouvoir d'achat du salaire moyen	366
21.	Salaire comparé au prix de vente du charbon	369
22.	Accidents déclarés en 1929.....	417

CINQUIÈME PARTIE. — *Le marché et les conditions de la concurrence*

23.	Commerce extérieur des combustibles de la France	438
24.	France et Sarre. Importations	440
25.	France et Sarre. Exportations	441

26. France. Importations	442
27. France. Exportations	443
28. Valeur des importations	446
29. Importations par provenances et par frontières, 1931	459
30. Importations par principalités douanières, 1928 à 1931	460
31. Tableau de la consommation charbonnière en France de 1919 à 1932	479
32. Variations relatives de la production et de la consommation de 1894 à 1932	483
33. Stocks sur le carreau des mines	487
34. Principaux groupes de consommateurs	489
35. Consommation par région en 1928 et 1929. Tous combustibles.	503
36. Consommation par région en 1928 et 1929. Houilles et Agglo- mérés	504
37. Consommation par département en 1929	505
38. Prix de revient de l'extraction	511
39. Prix de revient du charbon de la Ruhr	519
40. Mouvement du prix moyen de la production nette de 1894 à 1929	525
41. Barème du tout venant 20/25 % du Nord et du Pas-de-Calais de 1919 à 1932	532
42. Barème des principales sortes du Nord et du Pas de-Calais de 1928 à 1932	534
43. Prix f.o.b. d'exportation anglais, moyennes annuelles de 1913 à 1931	543
44. Prix f.o.b. d'exportation anglais, moyennes mensuelles de 1931 et 1932	544
45. Chemins de fer français. Mouvement des combustibles miné- raux, 1929	556
46. Navigation intérieure. Trafic 1929	570
47. Navigation intérieure. Importations de combustibles miné- raux, 1929	571
48. Frets houillers britanniques	586
49. Approvisionnement du marché en coke métallurgique	621
50. Fabrication du coke métallurgique en France	622
51. Fabrication du coke métallurgique par département	623
52. Approvisionnement du marché en agglomérés	645
53. Fabrication des agglomérés en France	645
54. Caractéristiques de l'industrie des agglomérés	647

SIXIÈME PARTIE. — *La crise*

55. Production mondiale en combustibles minéraux	702
56. Résultats d'exploitation de l'industrie houillère britannique...	714

CARTES ET GRAPHIQUES.

	Pages
TROISIÈME PARTIE. — Production de la France en combustibles minéraux (graphique).....	187
QUATRIÈME PARTIE. — Variations du salaire et du prix du charbon (graphique).....	370
CINQUIÈME PARTIE. — Importations charbonnières en 1931 (carte)..	458
CINQUIÈME PARTIE. — Consommation, production, importation de 1894 à 1932 (graphique).....	484
CINQUIÈME PARTIE. — Consommation charbonnière par département en 1929 (carte).....	508
CINQUIÈME PARTIE. — Mouvement comparé des indices charbon, prix de gros, prix de détail (graphique).....	533
CINQUIÈME PARTIE. — Prix du transport à la tonne au départ de Douai (carte).....	567

TABLE GÉNÉRALE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION	1

PREMIÈRE PARTIE

LA LIQUIDATION DE LA GUERRE

CHAPITRE I. — <i>La situation charbonnière de la France au lendemain de la guerre</i>	7
1 ^o Les leçons de la guerre	7
2 ^o Un douloureux inventaire	10
3 ^o Les compensations prévues par le Traité	11
4 ^o L'Alsace, la Lorraine et la Sarre	12
5 ^o Les problèmes immédiats	18
CHAPITRE II. — <i>L'approvisionnement en charbons anglais</i>	20
1 ^o Rappel du régime des exportations anglaises au cours de la guerre	20
2 ^o La politique anglaise de 1919 à 1921	21
3 ^o La suppression des avantages consentis aux Alliés pendant la guerre	23
4 ^o La restriction des exportations anglaises et la hausse des prix	24
5 ^o La baisse des prix	27
6 ^o La charge financière imposée à la France	30
CHAPITRE III. — <i>La reconstitution des Houillères sinistrées du Nord et du Pas-de-Calais</i>	32
1 ^o L'état des destructions	32
2 ^o Le groupement des houillères victimes de l'invasion	34
3 ^o Les travaux de reconstitution	36
4 ^o Les moyens financiers	39
5 ^o Les résultats	41
CHAPITRE IV. — <i>Le Bureau national des charbons</i>	43
1 ^o Les priorités d'attribution et la taxation des prix	44
2 ^o Les groupements charbonniers et la péréquation des prix	47

3 ^o La compensation.....	48
4 ^o L'agitation ouvrière.....	53
5 ^o La liquidation.....	55

DEUXIÈME PARTIE

LES CHARBONS DE RÉPARATIONS

CHAPITRE I. — <i>Les dispositions du traité</i>	60
CHAPITRE II. — <i>L'Office des Houillères Sinistrées</i>	64
1 ^o La formation de l'O.H.S.....	64
2 ^o La Convention du 2 octobre 1919.....	66
3 ^o L'Avenant du 26 mars 1926.....	68
4 ^o Le Contrôle de l'Etat.....	69
CHAPITRE III. — <i>De Versailles à Spa, à Wiesbaden et à la Ruhr</i>	71
1 ^o Les débuts.....	71
2 ^o Spa.....	73
3 ^o Le retour au régime du Traité.....	77
4 ^o Wiesbaden.....	78
5 ^o L'année 1922.....	82
CHAPITRE IV. — <i>L'occupation de la Ruhr</i>	85
1 ^o La politique des gages.....	85
2 ^o La M.I.C.U.M.....	86
3 ^o Les reprises aux stocks.....	89
4 ^o Les exploitations directes.....	90
5 ^o L'arrangement provisoire du 23 novembre 1923.....	91
6 ^o Un bilan partiel.....	92
CHAPITRE V. — <i>Le Plan Dawes</i>	94
1 ^o Les transferts et les prestations en nature.....	94
2 ^o La « commercialisation » des charbons.....	95
3 ^o Le comité Wallenberg.....	96
4 ^o La question des prix.....	97
5 ^o La politique des débouchés.....	100
6 ^o Les trois catégories d'importations.....	101
7 ^o La décision Wallenberg.....	102
8 ^o Le décret du 26 juillet 1925.....	104
CHAPITRE VI. — <i>La convention de Cologne</i>	106
1 ^o Des instances à la conciliation.....	106
2 ^o La Convention de Cologne.....	108
3 ^o Les prorogations successives.....	112

CHAPITRE VII. — <i>Le plan Young et la convention d'Essen</i>	114
1 ^o Le Plan Young.....	114
2 ^o Prolégomènes de la Convention d'Essen.....	116
3 ^o La Convention d'Essen.....	119
4 ^o La S.I.C.A.P.....	120
CHAPITRE VIII. — <i>La navigation rhénane</i>	123
1 ^o La reconstitution d'une flotte française.....	123
2 ^o K.T.G. et Kohlen Kontor.....	126
3 ^o L'accord de Wiesbaden.....	129
4 ^o Les transports durant l'occupation de la Ruhr.....	131
5 ^o Les transports sous le Plan Dawes.....	132
6 ^o Les transports sous la Convention de Cologne.....	133
7 ^o Les transports sous la Convention d'Essen.....	134
8 ^o Les subventions.....	134
CHAPITRE IX. — <i>Strasbourg</i>	138
1 ^o Les sociétés charbonnières et les chantiers de Strasbourg.....	138
2 ^o Le marché des charbons avant la guerre.....	140
3 ^o Le marché des charbons de réparations.....	142
4 ^o L'importation subsidiée.....	145
5 ^o La Compagnie Générale charbonnière (Cogechar).....	148
CHAPITRE X. — <i>Les résultats</i>	151
1 ^o La récapitulation des livraisons.....	151
2 ^o La comparaison des programmes et des livraisons.....	153
3 ^o Les comptes de Réparations et les recettes du Trésor.....	153
CONCLUSION A LA II ^e PARTIE.....	155

TROISIÈME PARTIE

LA PRODUCTION NATIONALE

CHAPITRE I ^{er} . — <i>Les caractères distinctifs de l'industrie houillère</i>	161
1 ^o Les besoins en capitaux.....	161
2 ^o Le caractère migrateur de l'exploitation.....	163
3 ^o La lenteur du rythme productif.....	164
4 ^o Les difficultés du stockage.....	165
5 ^o L'importance du facteur humain.....	166
6 ^o L'interdépendance industrielle.....	167
7 ^o La tendance à l'augmentation des prix de revient et à la complexité croissante de l'industrie.....	169
8 ^o La sujétion vis-à-vis des transports.....	170

CHAPITRE II. — <i>Les ressources comparées</i>	172
1 ^o Les réserves houillères.....	172
2 ^o La production comparée.....	173
3 ^o La satisfaction des besoins.....	176
CHAPITRE III. — <i>Le développement de la production</i>	179
1 ^o L'énoncé du problème.....	179
2 ^o Les origines de l'industrie houillère en France.....	180
3 ^o Les étapes du développement.....	183
4 ^o La production par arrondissements minéralogiques.....	186
5 ^o La production par bassins.....	188
6 ^o La production par variétés de houilles.....	191
7 ^o La Sarre.....	196
CHAPITRE IV. — <i>La structure de l'industrie</i>	198
1 ^o Le nombre et la superficie des concessions.....	198
2 ^o Le nombre et la capacité des puits.....	201
3 ^o Le nombre et l'importance des entreprises.....	203
4 ^o La concentration comparée avec l'étranger.....	206
5 ^o L'organisation corporative.....	211
6 ^o L'organisation commerciale.....	213
CHAPITRE V. — <i>L'exploitation et l'outillage</i>	216
1 ^o La valorisation de l'effort humain.....	216
2 ^o L'amélioration des méthodes d'exploitation.....	217
3 ^o La mécanisation de l'abatage.....	218
4 ^o L'outillage.....	220
5 ^o Le transport mécanique du charbon.....	222
6 ^o L'air comprimé.....	223
7 ^o L'électrification du matériel.....	224
8 ^o L'éclairage.....	224
CHAPITRE VI. — <i>La préparation et l'élaboration des combustibles</i> ...	227
<i>Section I. — LA PRÉPARATION MÉCANIQUE DES CHARBONS</i>	228
1 ^o Les buts et les moyens.....	228
2 ^o Le développement comparé de la préparation des charbons.....	228
3 ^o La préparation des charbons dans le Nord et le Pas-de-Calais.....	229
4 ^o Les charbons marchands.....	231
<i>Section II. — L'ÉLABORATION DES COMBUSTIBLES DANS LES HOUILLÈRES</i>	235
1 ^o Les buts et les moyens.....	235
2 ^o La fabrication du coke.....	236
3 ^o La carbonisation à basse température.....	238

4 ^o La fabrication des agglomérés.....	239
5 ^o La production d'énergie électrique.....	242
6 ^o Les gaz de fours.....	247
7 ^o Les sous-produits et les fabrications synthétiques.....	248
CHAPITRE VII. — <i>Le régime minier</i>	251
1 ^o La définition du régime minier.....	251
2 ^o La loi du 21 avril 1810.....	251
3 ^o La loi du 9 septembre 1919.....	253
4 ^o Le cahier des charges-type.....	255
5 ^o La critique de la loi du 9 septembre 1919.....	255
6 ^o Les redevances.....	262
7 ^o Les impôts ; la taxe à la production.....	265
8 ^o Les charges fiscales comparées.....	267
9 ^o Les bénéfices des compagnies.....	269
10 ^o Les réserves et les amortissements.....	272
11 ^o La répartition des produits de l'industrie.....	276
12 ^o Conclusion.....	279
APPENDICE. — <i>La place de l'industrie houillère dans l'économie française</i>	282

QUATRIÈME PARTIE

LA QUESTION OUVRIÈRE

CHAPITRE PREMIER. — <i>Le recrutement de la main-d'œuvre</i>	287
1 ^o Le problème de la main-d'œuvre.....	287
2 ^o Les étrangers.....	290
3 ^o Les femmes et les enfants.....	298
4 ^o L'âge d'admission dans les mines.....	299
CHAPITRE II. — <i>Les effectifs et leur emploi</i>	303
1 ^o Le mouvement des effectifs.....	303
2 ^o La répartition du personnel par arrondissement minéralogique.....	305
3 ^o Les effectifs par compagnies.....	306
4 ^o La répartition du personnel par emploi.....	307
5 ^o L'effet des compressions sur la répartition par âge.....	309
6 ^o Le chômage.....	310
7 ^o Les reclassements professionnels.....	313
8 ^o L'absentéisme.....	314
9 ^o Les compressions d'effectifs et le chômage à l'étranger....	316

CHAPITRE III. — <i>La durée du travail</i>	321
1 ^o La législation française.....	321
2 ^o L'accord de Douai du 29 novembre 1930.....	323
3 ^o Les législations étrangères.....	325
4 ^o Les projets de Convention internationale.....	330
CHAPITRE IV. — <i>Le rendement</i>	340
1 ^o Le rendement et la productivité.....	340
2 ^o Les facteurs du rendement.....	342
3 ^o Les variations du rendement en France.....	349
4 ^o Les rendements à l'étranger.....	351
CHAPITRE V. — <i>Le salaire</i>	356
1 ^o Les éléments de la rémunération.....	356
2 ^o Le montant global des salaires en espèces.....	357
3 ^o Les modes d'établissement des salaires.....	357
4 ^o Le salaire de l'ouvrier mineur à base 10.....	358
5 ^o Les salaires par région.....	360
6 ^o Le pouvoir d'achat du salaire moyen.....	363
7 ^o Le salaire comparé au prix du charbon.....	367
8 ^o Les salaires comparés par profession.....	371
9 ^o Les salaires à l'étranger.....	375
ANNEXE. — <i>Le salaire et la doctrine</i>	386
CHAPITRE VI. — <i>Les dépenses sociales</i>	394
1 ^o La diversité des dépenses sociales.....	394
2 ^o Les allocations familiales.....	394
3 ^o Les allocations en charbon.....	395
4 ^o Le logement.....	396
5 ^o Les autres œuvres bénévoles.....	398
6 ^o Les congés payés.....	400
7 ^o Les assurances sociales.....	401
8 ^o Les caisses de secours.....	402
9 ^o La caisse autonome de retraite des ouvriers mineurs.....	405
10 ^o La réparation des accidents du travail.....	408
11 ^o Les assurances sociales en Alsace-Lorraine.....	409
12 ^o Le montant total comparé des dépenses sociales.....	409
CHAPITRE VII. — <i>L'Hygiène et la sécurité</i>	412
1 ^o Le problème de l'hygiène devant le B.I.T.....	412
2 ^o Les maladies professionnelles.....	414
3 ^o Les bains douches.....	415
4 ^o Les statistiques des accidents dans les mines françaises.....	416
5 ^o La statistique comparée des accidents.....	418

6 ^o La prévention des accidents devant le B.I.T.....	420
7 ^o La législation et la réglementation.....	422
8 ^o Les délégués à la sécurité des ouvriers mineurs.....	423
9 ^o L'action des houillères en matière de prévention des accidents.....	425
CONCLUSION. — <i>L'Action ouvrière</i>	428

CINQUIÈME PARTIE

LE MARCHÉ ET LES CONDITIONS DE LA CONCURRENCE

CHAPITRE I. — <i>Le commerce extérieur</i>	437
<i>Section I. — LA STATISTIQUE</i>	437
1 ^o La statistique générale.....	437
La statistique par pays.....	439
<i>Section II. — LES IMPORTATIONS</i>	444
1 ^o Le mouvement des importations.....	444
2 ^o La valeur des importations.....	445
3 ^o L'organisation du commerce d'importation.....	446
4 ^o Les provenances.....	448
5 ^o L'acheminement des importations.....	456
6 ^o Le trafic charbonnier des ports maritimes.....	461
7 ^o L'industrie charbonnière dans les ports.....	464
<i>Section III. — L'ÉCONOMIE COMPARÉE DES IMPORTATIONS ET DE LA PRODUCTION</i>	465
<i>Section IV. — LES EXPORTATIONS</i>	472
1 ^o Le mouvement des exportations.....	472
2 ^o Les exportations vers l'Afrique du Nord.....	473
CHAPITRE II. — <i>La consommation</i>	477
1 ^o Les approvisionnements et les besoins.....	477
2 ^o La mesure de la consommation.....	478
3 ^o Les variations relatives de la consommation, de la production et des importations.....	479
4 ^o Les stocks sur le carreau des mines.....	485
5 ^o La consommation comparée par tête d'habitant.....	487
6 ^o Les principaux groupes de consommateurs.....	488
7 ^o La répartition géographique de la consommation.....	495
CHAPITRE III. — <i>Les prix de revient</i>	509
1 ^o Les frais de main d'œuvre à la tonne.....	509
2 ^o Le détail approximatif du prix de revient.....	511

3° Les prix de revient à l'étranger.....	516
4° Comparaison d'ensemble.....	521
CHAPITRE IV. — <i>Les prix de vente et le dumping</i>	524
Section I. — LES PRIX FRANÇAIS.....	524
1° Le prix moyen de la production nette.....	524
2° La mercuriale des mines du Nord et du Pas-de-Calais.....	530
Section II. — LE DUMPING ÉTRANGER.....	535
1° Généralités.....	535
2° Le dumping britannique.....	537
3° Le dumping allemand ; l'Umlage.....	545
4° Le dumping polonais ; la Centrale d'exportation polonaise.....	551
CHAPITRE V. — <i>Les transports</i>	554
Généralités.....	554
Section I. — LES TRANSPORTS PAR FER.....	555
1° Le trafic ferroviaire des combustibles minéraux.....	555
2° Les tarifs de base, les majorations et les impôts.....	556
3° Les tarifs courants.....	558
4° Les frais accessoires.....	558
5° Les primes ou ristournes.....	559
6° Les transports par wagons particuliers.....	559
7° Les tarifs spéciaux et les prix fermes.....	560
8° Les tarifs d'exportation et de transit.....	563
9° Vue d'ensemble des tarifs français.....	564
10° La politique ferroviaire et la crise.....	565
Section II. — LA NAVIGATION INTÉRIEURE.....	569
1° Le trafic sur les voies navigables.....	569
2° Le marché des affrètements dans le Nord et le Pas-de-Calais.....	573
3° La concurrence sur Paris.....	578
4° Le Canal du Nord.....	580
Section III. — LES TRANSPORTS MARITIMES.....	584
1° Les importations maritimes.....	584
2° Les frets houillers britanniques.....	585
3° La flotte charbonnière française.....	587
CONCLUSION. — L'économie comparée des trois modes de transport au regard de la concurrence charbonnière.....	592
CHAPITRE VI. — <i>Le régime douanier</i>	593
1° La législation ordinaire : le droit de douane.....	593
2° La législation d'exception : ses raisons d'être.....	595
3° Le contingentement.....	601
4° La surtaxe compensatrice de change.....	610
5° La défense à l'étranger.....	612

CHAPITRE VII. — <i>Le marché du coke métallurgique</i>	618
1 ^o L'activité de la sidérurgie française.....	618
2 ^o L'approvisionnement du marché.....	620
3 ^o La fabrication du coke métallurgique en France.....	622
4 ^o Les cokeries d'usine.....	625
5 ^o Les charbons enfournés.....	631
6 ^o Les importations de coke.....	633
7 ^o La consommation.....	636
8 ^o Le coke de gaz.....	638
9 ^o La coordination de la fabrication du coke.....	639
CHAPITRE VIII. — <i>Le marché des agglomérés</i>	643
1 ^o L'approvisionnement du marché.....	643
2 ^o La fabrication des agglomérés en France.....	646
3 ^o Les fabricants du littoral.....	647
4 ^o Le commerce extérieur.....	648
5 ^o La consommation.....	650
CHAPITRE IX. — <i>Les sources d'énergie concurrentes</i>	651
1 ^o Le problème mondial de l'énergie.....	651
2 ^o Le pétrole.....	660
3 ^o La concurrence entre la houille et le pétrole.....	661
4 ^o La consommation du pétrole en France.....	667
5 ^o L'énergie électrique dans le Monde.....	659
6 ^o L'électrification des chemins de fer.....	671
7 ^o L'énergie électrique en France.....	673
8 ^o Plan d'utilisation de l'énergie.....	678

SIXIÈME PARTIE

LA CRISE

CHAPITRE I. — <i>Les causes</i>	683
1 ^o Causalité et remèdes.....	683
2 ^o Les causes générales.....	684
3 ^o Les facteurs de la surproduction.....	688
4 ^o Les facteurs de la sous-consommation.....	693
5 ^o Les facteurs d'aggravation et de persistance de la crise.....	697
CHAPITRE II. — <i>Les remèdes</i>	703
Section I. — LES REMÈDES GÉNÉRAUX ET LES DISPOSITIFS ÉTRANGERS.	703
1 ^o Les remèdes généraux.....	703
2 ^o Le dispositif allemand.....	705

3 ^o Le dispositif britannique : Coal Mines Act 1930.....	707
4 ^o Le dispositif belge.....	714
5 ^o La convention houillère polonaise.....	715
6 ^o Les plans américains.....	717
<i>Section II. — LE DISPOSITIF FRANÇAIS : LES CONVENTIONS DE DÉBIT..</i>	719
1 ^o Les mesures d'ordre à l'égard des importations.....	719
2 ^o Les mesures d'ordre à l'égard de la production nationale...	726
3 ^o La Convention de débit du 29 mai 1931.....	722
4 ^o La Convention du 15 avril 1932.....	723
5 ^o Appréciation et tendances.....	726
6 ^o L'action des pouvoirs publics.....	729
<i>Section III. — L'ENTENTE INTERNATIONALE ENTRE PRODUCTEURS....</i>	730
CONCLUSIONS.....	739
BIBLIOGRAPHIE.....	747
NOMENCLATURE DES PRINCIPAUX TABLEAUX.....	750
CARTES ET GRAPHIQUES.....	752

231. — Impr. Jouve et Cie, 15, rue Racine, Paris. — 5-1932
